6/2019 **September** € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 14,20; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00



Magazin für Schiffahrts- und Marinegeschichte



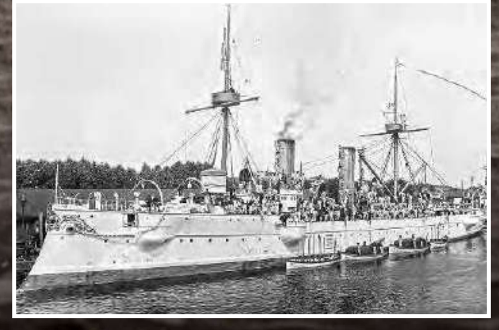
Schleswig-Holstein
1939: Die ersten Schüsse des Zweiten Weltkriegs

Der erfolgreichste Schwere Kreuzer

Admiral Scheer



Kurs aufs Eismeer: Beginn des Polartourismus vor 120 Jahren



Tsingtau: Legendärer Stützpunkt für das Ostasiengeschwader



Kaiserstolz: Wie Wilhelm II. die deutsche Marine neu erfand



Blick in die ungewisse Zukunft einer Marine, die 1939 nicht auf den Krieg gegen die Royal Navy vorbereitet war

Foto: SZ-Photo

Liebe Leserinnen und Leser,

vor 80 Jahren begann der Zweite Weltkrieg nicht. Es war zunächst eine lokal begrenzte Auseinandersetzung zwischen dem Deutschen Reich und Polen, die auch nicht Schüsse der *Schleswig-Holstein* auf die Westerplatte um 4:47 Uhr des 1. September 1939 eröffneten (siehe Seite 68 bis 73). Denn schon zuvor hatten der Überfall auf den Sender Gleiwitz und Sturzkampfbomber mit ihrem Angriff auf die polnische Stadt Wielun militärische Fakten geschaffen. Gleichwohl traten die Granaten des alten Linienschiffs die Lawine mit los, die sich am 3. September durch die Kriegserklärungen der Westmächte an das Deutsche Reich zum europäischen Krieg aufbaute (der erst im Dezember 1941 zum Weltkrieg wurde).

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Erich Raeder hatte diesen Tag gefürchtet und zugleich herbeigesehnt. Gefürchtet, weil seine Marine der Royal Navy hoffnungslos unterlegen war und der Kampf nach dem Willen der politischen Führung erst 1944/45 hätte beginnen sollen. Dann nämlich, wenn der laufende gigantische Flottenbauplan („Z-Plan") Ergebnisse liefern würde und man den Seekrieg gegen Großbritannien mit Aussicht auf Erfolg führen könnte. So das Lamento Raeders, der in seinem Tagebucheintrag von jenem 3. September das ebenso berühmte wie makabre Bonmot hinterherschob, die Überwasserstreitkräfte könnten jetzt nur zeigen, „daß sie mit Anstand zu sterben verstehen".

Das war die andere Seite der Medaille: tapfer in den Kampf zu gehen, auch wenn er aussichtslos erschien, und endlich den Racheschwur einzulösen, der seit dem unrühmlichen Ende des Ersten Weltkrieges das Selbstverständnis des Seeoffizierkorps mitbestimmte. „Möge dereinst aus unseren Gebeinen ein Rächer entstehen", war seit 1923 in holzgeschnitzten Lettern in der Aula der Marineschule Mürwik für alle sichtbar, die sehen wollten. Und dieser Racheschwur kannte mit Großbritannien einen Adressaten, dessen Navy jetzt der Kriegsmarine genauso übermächtig gegenüberstand wie weiland der Kaiserlichen Marine.

Freilich hatte die Marineführung aus den Erfahrungen des Ersten Weltkriegs gelernt und ihren Seestreitkräften eine neue, andere Bestimmung gegeben: nicht eine Entscheidungsschlacht nach Tirpitz'schem Muster, sondern Handelskrieg mit einer Kreuzerflotte, die nach Erringen der europäischen Hegemonialstellung sogar Stützpunkte nutzen konnte, die 1914 gefehlt hatten. Diese strategische Ausrichtung – Panzerschiffe der *Deutschland*-Klasse (siehe Seiten 12 bis 23) und U-Boote Handelskrieg führen zu lassen und die Schlachtschiffkomponente (anfangs nur *Scharnhorst* und *Gneisenau*) gegen die feindlichen Schlachtkreuzer anzusetzen – war in sich durchaus schlüssig, aber letztlich die Politik des armen Mannes, der stets auf eine bessere Zukunft hofft und von der Wirklichkeit überrollt wird.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr

Guntram Schulze-Wegener



Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur



TITELTHEMA

VOR DEM 1. JUNI 1935: Noch weht achtern die Flagge der Reichsmarine und das Bugwappen mit dem Schriftzug Skagerrak zeigt von links oben nach rechts unten, also „untergehend". Ab 1937 wurde das Schiffswappen geändert: Von da an wies das Schriftband aufstrebend von links unten nach rechts oben (siehe Wimpel auf Seite 23)

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Panzerschiff der *Deutschland*-Klasse

„Pack zu – Halt fest!"

Admiral Scheer blieb das erfolgreichste Kriegsschiff des Zweiten Weltkriegs, das als Handelsstörer eingesetzt war. Ursprünglich nur als Ersatz für ein veraltetes Linienschiff konzipiert, wurde der auch als „schwimmender Untersatz" bezeichnete Schwere Kreuzer erst kurz vor dem Untergang des „Dritten Reiches" Opfer britischer Spezialbomben

Von Dr. Armin Kern

5 kurze Fakten

ZEIT: 1933–1945
EINSÄTZE: Nordsee, Atlantik, Indischer Ozean
GRUND: Ersatzbau, Handelsstörer
GEGNER: Frankreich, Großbritannien
EREIGNIS: Panzerschiffbau, Zweiter Weltkrieg

12 13

AUF REEDE: Panzerschiff *Admiral Scheer* im Bauzustand von 1935 im Flaggenschmuck mit weiteren schweren Einheiten der Kriegsmarine in Kiel

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst


STRATEGIE & TAKTIK

DIE BESETZUNG VON KIAUTSCHOU 1897

Deutsche Kreuzer im Gelben Meer

S. 24


FASZINATION SCHIFF

LINIENSCHIFFE: Gepanzerte Kolosse als Vorläufer der Schlachtschiffe

„Wie ein entsetzliches Gewitter“

Von Peter H. Block

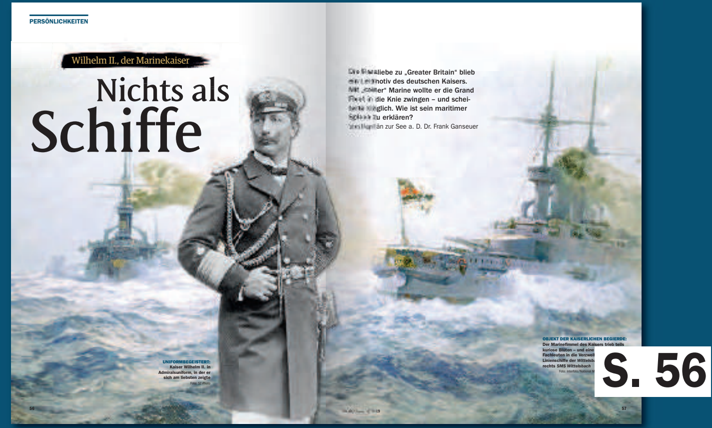
S. 40


PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

Polartourismus: Von Hamburg nach Spitzbergen

Kurs Nord!

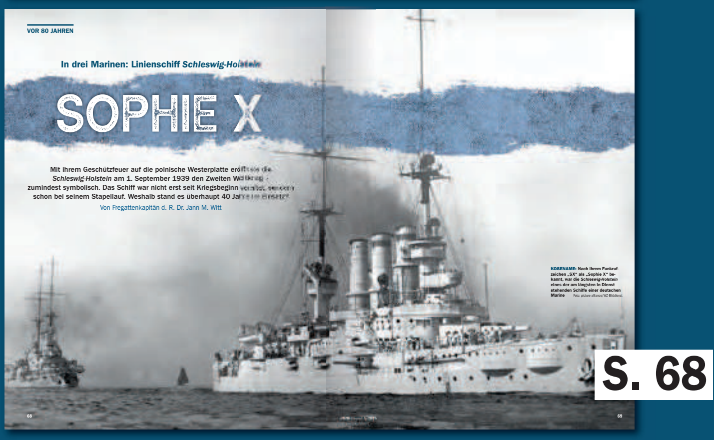
S. 50


PERSÖNLICHKEITEN

Wilhelm II., der Marinekaiser

Nichts als Schiffe

S. 56


VOR 80 JAHREN

In drei Marinen: Linienschiff *Schleswig-Holstein*

SOPHIE X

S. 68


SPURENSUCHE

Dampfer *Svionia* fiel einem britischen U-Boot zum Opfer

Angriff aus der Tiefe

S. 74

▶ Titelthema

Titelbild: Postkartenansicht der *Admiral Scheer*, einem der erfolgreichsten deutschen Dickschiffe

Titelfotos: picture-alliance/arkivi; picture-alliance/WZ-Bilddienst; picture-alliance/WZ-Bilddienst; Interfoto/National Maritime Museum London; SZ-Photo

Adriatic vor Liverpool

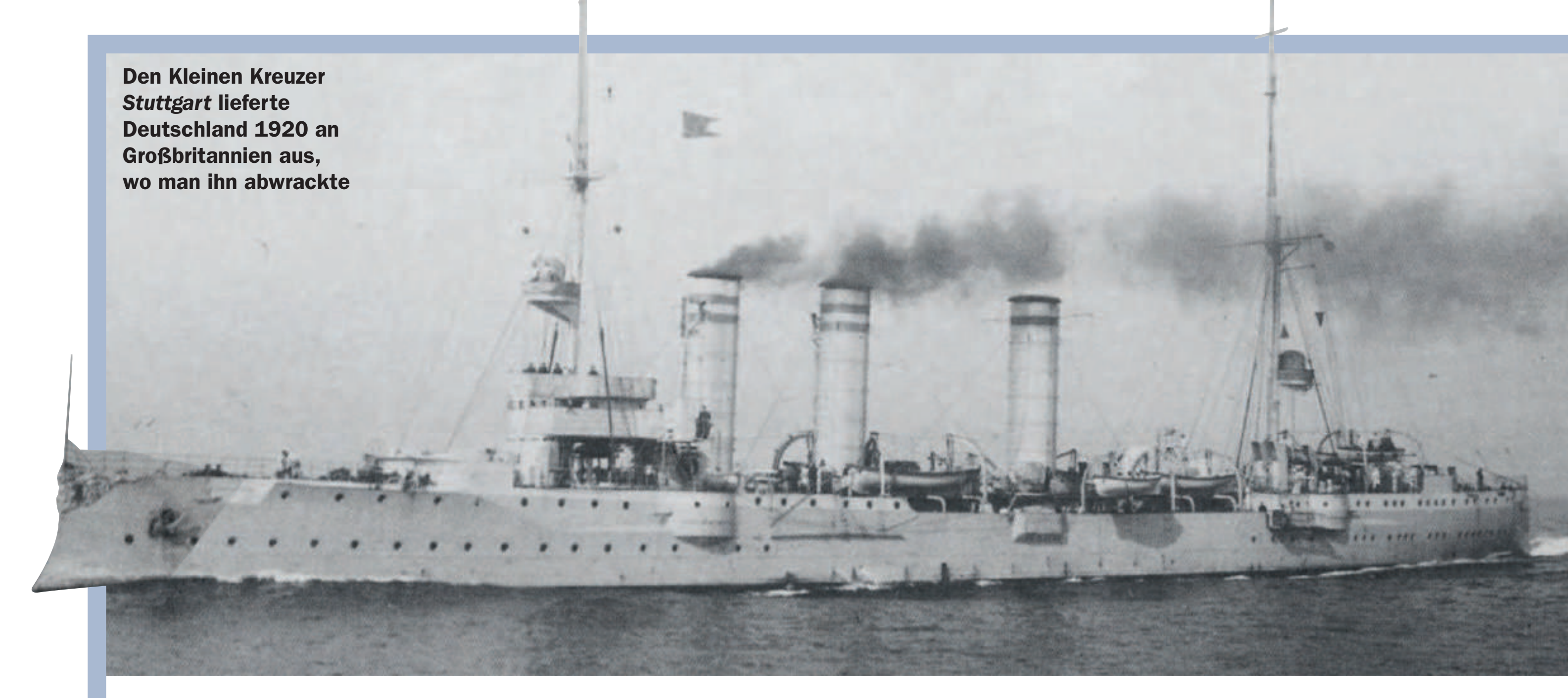
Ein Passagierdampfer der White Star Line ohne Fortune

Was der Künstler auf diesem Gemälde gekonnt verewigt hat, muss für die Zuschauer an jenem bedeckt-diesigen Tag irgendwann in den 1870er- oder 1880er-Jahren ein phantastischer Anblick gewesen sein: Das Passagierschiff *Adriatic* verlässt Liverpool, in Kiellinie vier der fünf Schwesterschiffe (*Oceanic, Atlantic, Baltic, Republic, Celtic*). Der bei Harland & Wolff in Belfast gebaute und am 17. Oktober 1871 vom Stapel gelaufene Dampfer fuhr für die berühmte White Star Line und ging wegen mehrerer Unfälle in die Geschichte der Passagierschifffahrt ein. Im Dezember 1875 ereignete sich vor der irischen Küste der folgenschwerste, als er mit dem Segelschiff *Harvest Queen* zusammenstieß, das kurz danach sank und alle 30 Menschen an Bord mit in die Tiefe nahm. Noch vor der Jahrhundertwende wurde die *Adriatic* außer Dienst gestellt und abgewrackt. *AK*



Foto: Interfoto/National Maritime Museum London





Den Kleinen Kreuzer *Stuttgart* lieferte Deutschland 1920 an Großbritannien aus, wo man ihn abwrackte

Foto: Sammlung GSW

Serie Deutsche Schiffe

Kleine Kreuzer

Entwicklungsschritte vor dem Ersten Weltkrieg

Das zweite Flottengesetz von 1900 sah vor, den Bau Kleiner Kreuzer für Auslandseinsätze fortzusetzen und dabei Größe und Geschwindigkeit kontinuierlich zu steigern. 1905 baute die Kaiserliche Werft Kiel die 1914 in Deutsch-Ostafrika stationierte *Königsberg*. Es folgten *Nürnberg*, *Stuttgart* und *Stettin*, deren Bewaffnung man um acht 5,2-cm-L/55-Geschütze erhöhte. Während *Nürnberg* und *Stuttgart* die *Königsberg*-Antriebsanlage für 23 Knoten Konstruktionsgeschwindigkeit übernahmen, erhielt *Stuttgart* als zweiter deutscher Kreuzer eine 13.500/21.670-PS-Parsons-Turbinenanlage, die das Schiff auf 24/25,2 Knoten brachte. Auffallend war der größere Abstand zwischen dem zweiten und dritten Schornstein, der sich daraus ergab, dass das Schiff über vier statt drei Heizräume verfügte. Die Unterteilungen waren wasserdicht, das leichte Panzerdeck wies eine seitlich heruntergezogene Böschung und Korkdämme in der Wasserlinie auf.

Wie bei allen kohlebefeuerten Schiffen boten die Kohlenbunker an den Seiten zusätzlichen Schutz. Die 1907 bis 1909 bei Blohm & Voss in Hamburg und in Danzig gebauten Kleinen Kreuzer *Dresden* (Turbinenantrieb) und *Emden* (Kolbendampfmaschinenantrieb) waren gegenüber den Vorgängern leicht vergrößert. *AK*

Aus der Kombüse

Heute: Nudeln mit Krabben-Ei

Die chinesische Küche war und ist äußerst abwechslungsreich, und grundsätzlich gilt auch heute, dass die Anzahl der Gäste die Anzahl der Gerichte bestimmt, also bei vier Personen drei Gerichte plus Suppe, wobei diese keine Vor-, sondern eine Nachspeise ist, um eventuell noch verbliebene Hungerlöcher aufzufüllen. Reis ist immer dabei – wie an Bord chinesischer Schiffe im 18. und 19. Jahrhundert. Zwar gab es in der Regel nur ein Gericht, aber da man sich nicht allzu weit von der Küste bewegte, war Abwechslung oberstes Gebot. Als sehr typisches Bordgericht galt *Fan Tze Tsin Dän*, das in jedem heutigen chinesischen Restaurant noch immer ein Klassiker ist. Dazu Glasnudeln in fingerlange Bündel schneiden und 20 Minuten in warmem (nicht kochendem!) Wasser einweichen. Krabben in Reiswein marinieren, das Ganze mit den Zwiebeln und Eiern mischen und 15 Minuten dämpfen. Dann mit Sojasoße und Sesamöl leicht beträufeln. Reiswein ist ein idealer Begleiter oder auch ein Fläschchen Tsingtau-Bier, das bekanntlich auf deutsche Braukunst zurückgeht und in China-Läden erhältlich ist. Guten Appetit! *GSW*

Zutaten (für 4 Personen)
500 g Glasnudeln
200 g Tiefseekrabben (gekocht)
4 EL Reiswein
4 EL helle Sojasoße
2 TL Sesamöl
2 Zwiebeln (fein gehackt)
6–8 Eier (geschlagen)



Foto: picture-alliance/Foodcollection

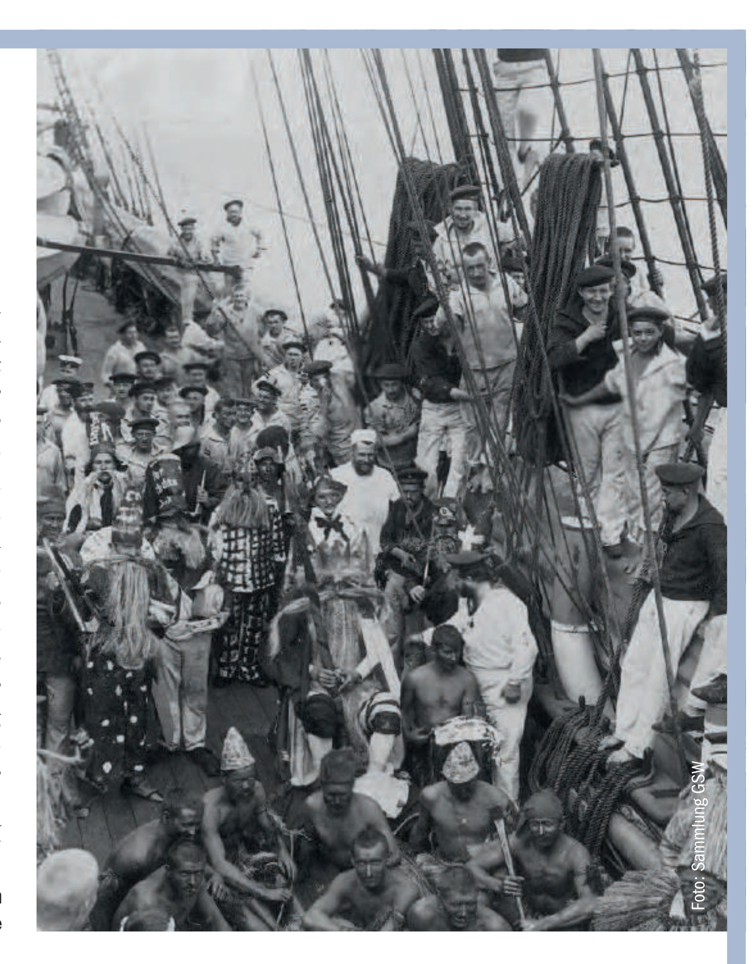
Mit Lauch und Paprika bringen Sie etwas Farbe ins Spiel – und mit Chilipaste entsprechende Schärfe

Brauchtum

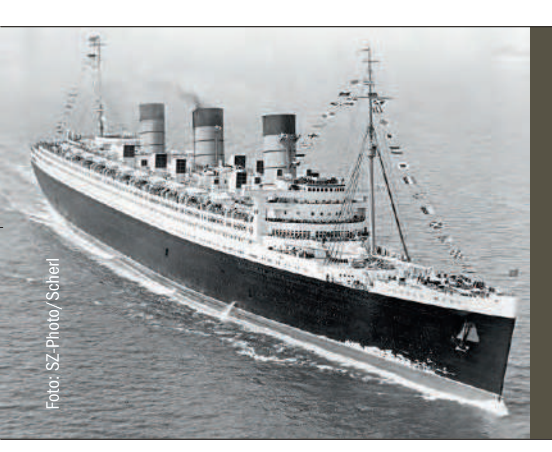
Neptun mit Hofstaat

Linientaufe II: Jetzt ist er da!

In der vergangenen Ausgabe haben wir Triton vorgestellt, der sich am Abend, bevor die Seeleute den Äquator passierten, auf dem Schiff blicken lässt, Neptun für den Folgetag ankündigt und damit die Stimmung ordentlich anheizt. Am Nachmittag kommt dieser dann mit seinem Hofstaat in prächtigen Kostümen an Bord. Der Kommandant begrüßt den hohen Gast am Fallreep, woraufhin Neptun mit Dreizack auf der Lafette eines Geschützes Platz nimmt und zum Taufplatz gezogen wird. Ihm folgen Triton mit Flüstertüte und Sextant, der Hofprediger, Schreiber, Barbier mit einem riesenhaften Rasiermesser, Schaumschläger, Polizeimeister, Leibarzt, Spritzenmeister und die Hofmusik. Dann tritt Stille ein, Neptun richtet das Wort ans Schiffsvolk, verteilt Orden und Diplome an die früher getauften Besatzungsmitglieder. Nun verkündet Triton von der Brücke das Erreichen der Linie („Null") und Neptun gibt den Befehl zur Taufe: Der Polizeimeister lässt durch seine Greifer den ersten Täufling auf den Rand der Wasserbalje setzen – und das große, ziemlich robuste Taufvergnügen kann beginnen … So jedenfalls war es bei der Kaiserlichen Marine. Die Deutsche Marine hat das Zeremoniell 2011 offiziell abgeschafft: unwürdig, menschenverachtend, brutal. *AK*


Foto: Sammlung GSW

Pünktlich zur Linientaufe zeigt sich Neptun mit seinem Hofstaat auf einem Schulschiff der Kaiserlichen Marine


Foto: SZ-Photo/Scherl

„Die Franzosen haben ein wunderbares Hotel gebaut und ein Schiff drumherum gesetzt. Die Briten haben ein wunderbares Schiff gebaut und ein Hotel hineingesetzt"

Vergleich zwischen der *Normandie* und der *Queen Mary* 1936

***RMS Queen Mary* erreicht nach ihrer Jungfernfahrt im Sommer 1936 den Hafen von New York**

Buchtipp

Phantastische Küstenimpressionen

Was Fotos leisten können, zeigt dieser Prachtband

Zuweilen bedarf es gar nicht viel, um ein Meisterwerk entstehen zu lassen: die strikte Trennung von großflächigen Schwarz-Weiß- und Farbfotos (in zwei Teilen), der layouterische Gag, dass der Betrachter beim Wechsel in den zweiten Teil das Buch um 180 Grad stürzen muss – und zwei Fotografen, die in ihrer Branche zur Spitzenklasse zählen. Die maritimen Szenen, die Haefcke und Pasdzior einfangen, üben in ihrer künstlerischen Vollständigkeit eine Faszination aus, wie sie nur der geniale Augenblick bietet. *GSW*



Haefcke, Peter/ Pasdzior, Michael: *Europas Nordseeküste. Europe's North Sea Coast*. Koehler, Hamburg 2018, 252 S., 49,90 Euro

Aktuell

No 5 Elbe gesunken

Lotsenschoner kollidiert mit Containerschiff



War erst unlängst aufwendig restauriert worden: der historische Lotsenschoner *No 5 Elbe*

Es war ein schwimmendes Museum auf der Elbe und eines der wenigen erhaltenen Segelschiffe aus der Zeit des Hamburger Holzschiffbaus. 1883 vom Stapel gelaufen, hat der Zweimaster, dessen Aufgabe es war, Lotsen im Einsatzgebiet Elbmündung und Deutsche Bucht ans Ziel zu bringen, eine bewegte Geschichte. Zumindest bis Pfingsten dieses Jahres. Denn den Zusammenstoß mit dem um vieles größeren, unter zypriotischer Flagge fahrenden Containerschiff *Astrosprinter* hat *No 5 Elbe* in Höhe Stade zunächst noch überlebt, um wenig später aber in einem unweit gelegenen Hafen auf Tiefe zu gehen. Bei der Havarie sind acht Menschen verletzt worden, die Untersuchungen waren bei Redaktionsschluss noch nicht beendet. Diese werden zu klären haben, weshalb Lotsenschoner das Hauptfahrwasser des korrekt auf der rechten Fahrwasserseite fahrenden Containerschiffs gekreuzt hatte. Eine Spezialfirma ist mit dem Heben des Seglers beauftragt. *GSW*



Hätten Sie's gewusst?

Der Schiffstyp Dau mit ein bis drei einteiligen Masten war viele Jahrhunderte lang im Roten Meer, Indischen Ozean und Persischen Golf verbreitet.

Der britische Naturforscher Charles Darwin (1809–1882) nahm 1831 an einer Expeditionsreise und Weltumsegelung teil, von der er erst 1836 zurückkehrte.

Die ersten Schiffspropeller, im frühen 19. Jahrhundert entwickelt, galten anfangs gegenüber dem Schaufelrad noch als unterlegenes Vortriebsmittel.

Der irischstämmige Amerikaner John Philipp Holland (1841–1914) baute 1898 beim sechsten Versuch mit Holland VI das erste brauchbare U-Boot.

Die Deutsche Marine wird ihre amphibischen Fähigkeiten in Zusammenarbeit mit den Niederländern ausbauen. Bereits im Juni übten Soldaten des Seebataillons in Texel.

Dau ist ein Sammelbegriff, mit dem über 50 verschiedene Schiffstypen bezeichnet werden, aber allen ist gemein, dass sie einen langen Vorsteven besitzen

Foto: Interfoto/Danita Delimont/Alida Latham

48. Jahreshauptversammlung der DGSM

Der Rhein – von der Antike bis heute

Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte vom 11. bis 13. Oktober, Übernachtungshotel und Tagungsort: Hotel zu Koblenz, Rheinsteigufer 1

Freitag, 11.10.

14:00 Erweiterte Vorstandssitzung

18:30 Führung durch das Mutter-Beethoven-Haus in zwei Gruppen

21:00 Spaziergang zum Diehls Hotel

Samstag, 12.10.

9:00 1. Vortrag: „Öl für Germanien. Der Export von Olivenöl aus Spanien zu den römischen Legionslagern Mainz, Bonn und Xanten während der Kaiserzeit“ (Professor Dr. Christoph Schäfer, Universität Trier/Dr. Heinrich Walle, Sprecher Wissenschaftlicher Beirat DGSM)

9:45 2. Vortrag: „Hering, Wein und Kaffee. Geschäfte auf dem Rhein“ (Dr. Annette Fimpeler, Leiterin des Schifffahrt-Museums Düsseldorf)

10:30 Pause

11:00 3. Vortrag: „Rheinschifffahrt im 20. Jahrhundert“ (Dr. Dirk Sieg, wissenschaftlicher Mitarbeiter, Bonn)

11:45 Pause

12:00 4. Vortrag: „Die Pflege und Erhaltung des Rheins als moderne Wasserstraße“

12:45 Mittagspause

14:00 Mitgliederversammlung

15:45 Pause

18:00 Abendessen: Büfett im Hotel, Abend zur freien Verfügung

Sonntag, 13.10.

9:00 Spaziergang zum Rhein-Museum, 56077 Koblenz

11:00 Führung Rhein-Museum

13:00 Mittagessen nach freier Restaurantwahl und Abreise der Teilnehmer

Die Kosten für die Übernachtungen trägt jeder Teilnehmer selbst, Mittag- (inklusive einem Soft- und einem Heißgetränk) und Abendessen am Sonnabend sind in der Tagungspauschale enthalten. Weitere Getränke und Speisen sind nicht in der Tagungspauschale enthalten. Die Tagungsgebühr beträgt 129 Euro und beinhaltet Kaffee, Mittagessen sowie das Abendbüfett am 12. Oktober.

Anmeldungen unter: geschäftsführer@schiffahrtsgeschichte.de

Briefe an die Redaktion



Thistlegorm, Tauchgänge auf dem Ostseegrund, Schiff Classic 5-2019

Mal wieder vielen Dank für das tolle Heft und die interessanten Artikel. Es macht immer wieder Spaß, darin zu schmökern! Die Rubriken „Seemannschaft & Bordleben“ oder „Film“ sind gute Beispiele für die Themenvielfalt dieses Magazins!

Spannend sind auch die Artikel über die Schiffswracks in der Ostsee und die *Thistlegorm*, ich bereute sofort, nicht tauchen zu können. Allerdings sind mir dabei zwei kleine Punkte ins Auge gesprungen, die nicht ganz korrekt waren: 1. Die *Thistlegorm* transportierte zwar Ausrüstung für die Operation „Crusader“, allerdings war Marschall Montgomery zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Nordafrika (er übernahm erst im August 1942 das Kommando über die 8. Armee).
2. Bei der im Artikel „Tauchgänge auf dem Ostseegrund“ angesprochenen *SMS Wacht* handelt es sich nicht um einen Panzerkreuzer, sondern um einen Aviso, der später als Kleiner Kreuzer klassifiziert wurde.

Aber dies sind Kleinigkeiten, die den Lesegenuss in keiner Weise trüben. Daher macht bitte weiter so – ich freue mich bereits auf Ausgabe 6!

Gerd Sander-Nather, Bad Salzuflen

Aufstand des Gewissens, Schiff Classic 5-2019

Herzlichen Dank für Ihren sehr guten Bericht „Vor 75 Jahren: Aufstand des Gewissens“, der mir einige neue, unbekannte Infos gegeben hat – wie über den Marineoffizier Berthold von Stauffenberg.

Burkhard Brenk, Aachen

Museum, Schiff Classic 5-2019

Ich lese die *Schiff Classic* immer gerne und mit großem Interesse und möchte mich für die meist großartigen Berichte bedanken. Erlauben Sie mir, auf einen kleinen Fehler hinzuweisen. Bei dem ausgestellten Jeep handelt es sich nicht um den, mit dem Eisenhower vor und während der Operation „Husky“ gefahren ist, also etwa Juli 1943, sondern um den Jeep, mit dem Roosevelt nach erfolgreichem Abschluss der Invasion Siziliens (Operation „Husky“) gefahren wurde, als er auf dem Weg zur Konferenz von Teheran auf Malta im November 1943 einen Zwischenstopp eingelegt hatte. Man kann im Jeep noch die Sitzsonderkonstruktion sehen, welche aufgrund der Behinderung des US-Präsidenten eingebaut worden war. Ich habe das Museum im März 2019 besucht. *Detlef Moll, Nümbrecht*

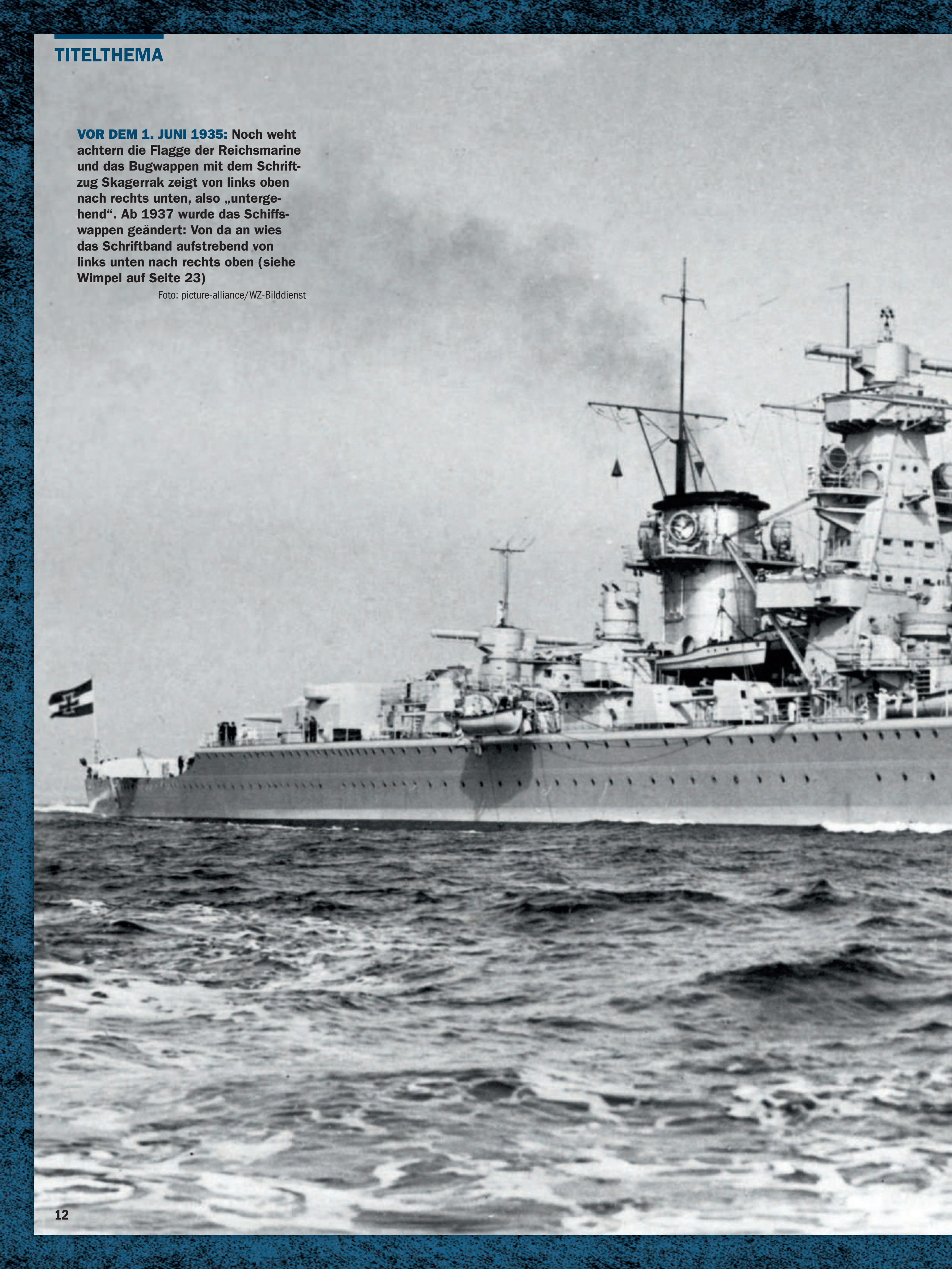
SMS Seydlitz, Schiff Classic 5-2019

In dem Text zur Geschichte des Schlachtkreuzerbaus der Kaiserlichen Marine heißt es, dass *SMS Seydlitz* das einzige Einzelschiff bei den deutschen Schlachtkreuzern gewesen sei und die drei Vorgängerbauten die Moltke-Klasse gebildet hätten. Dies ist nicht zutreffend, denn der erste Schlachtkreuer *Von der Tann* war ebenfalls ein Einzelschiff und zudem mit nur vier 28-cm-Zwillingstürmen schwerer Artillerie ausgerüstet. Bei diesem Schiff gab es Bedenken, dass es bei einer überhöhten Anordnung von Türmen der schweren Artillerie zu Problemen kommen könnte – daher noch nicht diese Aufstellung der achteren Türme. Auch das Deplacement wurde bei den beiden Nachfolgebauten um etwa 3.500 Tonnen erhöht.

Heinz Fohrmann, per E-Mail

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: Schiff Classic, Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.



VOR DEM 1. JUNI 1935: Noch weht achtern die Flagge der Reichsmarine und das Bugwappen mit dem Schriftzug Skagerrak zeigt von links oben nach rechts unten, also „untergehend“. Ab 1937 wurde das Schiffswappen geändert: Von da an wies das Schriftband aufstrebend von links unten nach rechts oben (siehe Wimpel auf Seite 23)

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Panzerschiff der *Deutschland*-Klasse



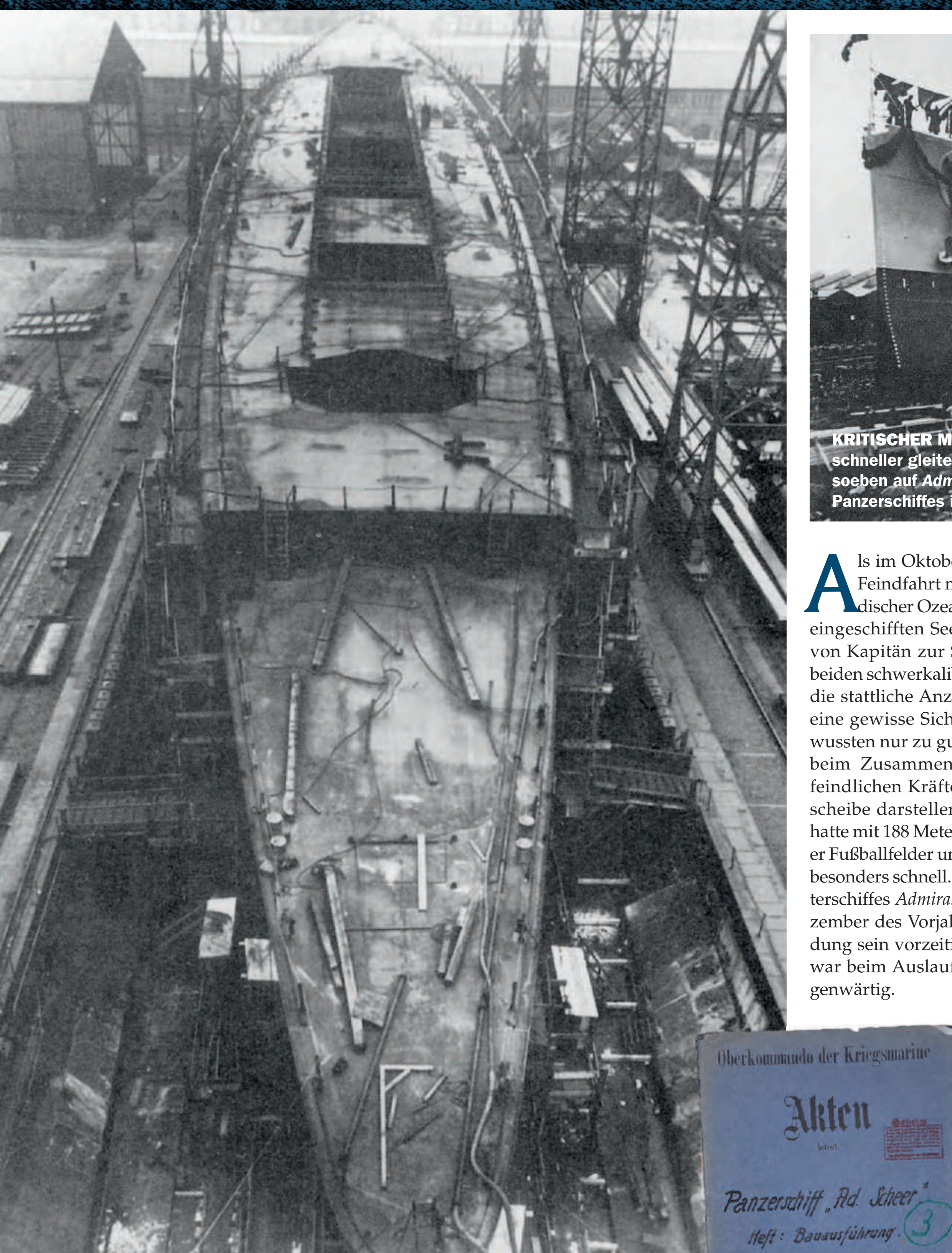
„Pack zu – halt fest!“

Admiral Scheer blieb das erfolgreichste Kriegsschiff des Zweiten Weltkriegs, das als Handelsstörer eingesetzt war. Ursprünglich nur als Ersatz für ein veraltetes Linienschiff konzipiert, wurde der auch als „schwimmender Untersatz“ bezeichnete Schwere Kreuzer erst kurz vor dem Untergang des „Dritten Reiches“ Opfer britischer Spezialbomben

Von Dr. Armin Kern

5 kurze Fakten

ZEIT: 1933–1945
EINSÄTZE: Nordsee, Atlantik, Indischer Ozean
GRUND: Ersatzbau, Handelsstörer
GEGNER: Frankreich, Großbritannien
EREIGNIS: Panzerschiffbau, Zweiter Weltkrieg



BAUNUMMER 123: Panzerschiff „B“ auf Helling I in Wilhelmshaven Ende 1932 mit dem noch nicht abgedeckten Mittelschiff für die Montage von Motoren und Hilfsmaschinen Foto: Sammlung GSW

KRITISCHER MOMENT: Langsam, dann schneller gleitet der Schiffskörper des soeben auf *Admiral Scheer* getauften Panzerschiffes ins Wasser Foto: Sammlung GSW

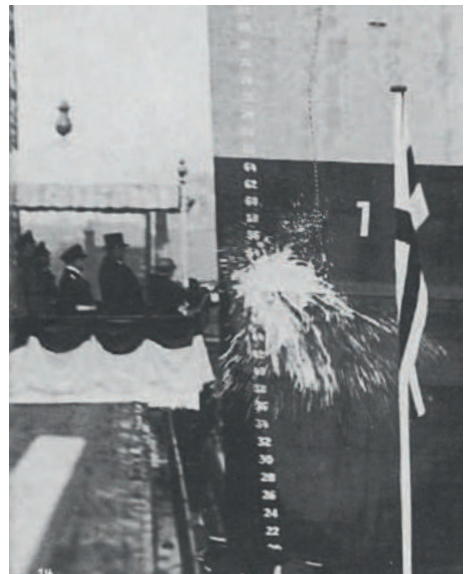
Als im Oktober 1940 die lange ersehnte Feindfahrt mit dem Operationsziel Indischer Ozean begann, gaben den 1.150 eingeschifften Seeleuten unter dem Befehl von Kapitän zur See Theodor Krancke die beiden schwerkalibrigen Drillingstürme und die stattliche Anzahl weiterer Waffen zwar eine gewisse Sicherheit. Doch die Männer wussten nur zu gut, dass ihre *Admiral Scheer* beim Zusammentreffen mit überlegenen feindlichen Kräften auch eine riesige Zielscheibe darstellen würde, denn das Schiff hatte mit 188 Metern nahezu die Länge zweier Fußballfelder und war mit 25 Knoten nicht besonders schnell. Das Schicksal des Schwesterschiffes *Admiral Graf Spee*, das am 17. Dezember des Vorjahres in der La Plata-Mündung sein vorzeitiges Ende gefunden hatte, war beim Auslaufen aus Gotenhafen allgegenwärtig.

ALLES WICHTIG: Das als „geheim“ eingestufte, 110 Seiten starke Dokument enthielt Abmessungen, Gewichtsangaben, Tiefgangs- und Verdrängungsnachweise Foto: Interfoto/ Hermann Historica





KOMPLETT: Die ausgerüstete *Scheer* an der Festmacherboje in Kiel, gut sichtbar der achtere Drillingsturm und die beiden Torpedorohrsätze auf der Schanz Foto: Sammlung GSW



TAUFAKT: Die Tochter des verstorbenen Namensgebers, Marianne Besserer, vollzieht am 1. April 1933 die Taufe; anwesend sind der Chef der Marineleitung Admiral Erich Raeder, Kriegsminister Werner von Blomberg und ehemalige Offiziere von Reichsmarine und Kaiserlicher Marine Foto: Sammlung GSW

In der Nacht zum 1. November brach die „Scheer" in einem orkanartigen Sturm in die Dänemarkstraße durch, um vier Tage später den vom britischen Hilfskreuzer Jervis Bay gesicherten, von Halifax nach England laufenden Konvoi HX 84 anzugreifen. Admiral Scheer versenkte in dem ungleichen Kampf den Hilfskreuzer sowie fünf weitere Schiffe und konnte drei beschädigen. Dann ging es weiter in den Südatlantik und nach Jahreswechsel endlich in den Indischen Ozean.

Die Rückreise führte das Schiff wieder durch die Dänemarkstraße, die am 27. März passiert wurde, und schließlich nach Kiel, wo der Schwere Kreuzer nach 161 Tagen und 46.419 Seemeilen am 1. April eintraf. Auf dieser längsten und erfolgreichsten Feindfahrt versenkte *Admiral Scheer* insgesamt 15 Schiffe und brachte zwei weitere als Prisen auf. Über 113.000 vernichtete Bruttoregistertonnen (BRT) gingen dabei auf ihr Konto, was auch auf das (getarnt bewaffnete) Trossschiff *Nordmark ex Westerwald* zurückzuführen war, das den Riesen neben Blockadebrechern, U-Booten und Hilfskreuzern auf See versorgt und somit im Einsatz gehalten hatte.

Schwierige Geburt

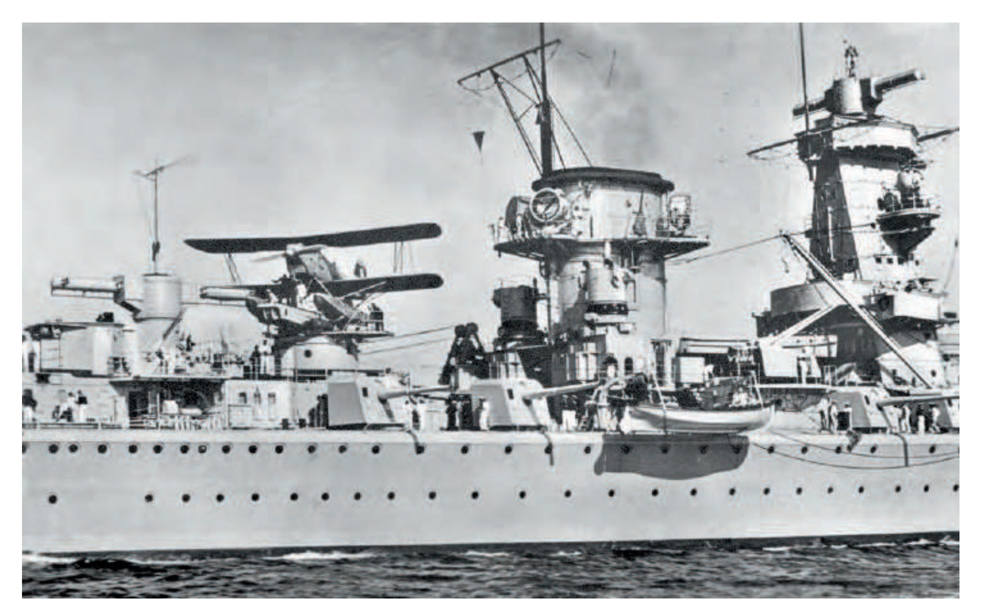
Dafür war der Schwere Kreuzer vorgesehen: Handelskrieg zu führen, was indes nicht im Geringsten abzusehen war, als nach zähen politischen Verhandlungen die Mittel für das Panzerschiff „B" bereitgestellt worden waren, das wie die anderen Panzerschiffe nur als Ersatzbau für veraltete Linienschiffe galt. Anfang 1931 erhielt die Marinewerft Wilhelmshaven den Auftrag für das Schiff mit der Baunummer 123, am 1. April 1933 schließlich lief es im Beisein des Chefs der Marineleitung Admiral Erich Raeder und zahlreicher Honoratioren vom Stapel.

Eingespielte Besatzung

Reichspräsident Paul von Hindenburg hatte den Wunsch geäußert, das Schwesterschiff der *Deutschland* (Panzerschiff „A") und der *Admiral Graf Spee* (Panzerschiff „C") auf den Namen des ehemaligen Chefs der Hochseeflotte Admiral Reinhard Scheer zu taufen, und Raeder ließ es sich nicht nehmen, in seiner Taufrede auf die Verdienste Scheers in der Skagerrak-Schlacht einzugehen, an der er auch selbst teilgenommen hatte.

Jetzt hieß es also offiziell „Panzerschiff *Admiral Scheer*", das am 12. November 1934 in Dienst stellte und dessen Besatzung großenteils von dem ausgemusterten alten Linienschiff *SMS Hessen* herübergereicht wurde. Dann ging es Schlag auf Schlag: Schon einen

> **„Die bisherigen Panzerschiffe stellen einen so wertvollen Typ dar, daß sich ein Umbau auf höhere Geschwindigkeit (28–30 kn) lohnt. Auch wenn sie mit dieser Geschwindigkeit nicht die gleichen Wirkungen im Kreuzerkrieg erzielen wie die neuen Panzerschiffe, stellen sie für bestimmte Aufgaben eine wertvolle Ergänzung des Kreuzerkrieges dar. Mit ihrer bisherigen Geschwindigkeit (praktisch etwa 25 kn) muß im ozeanischen Kreuzerkrieg mit kurzer Lebensdauer dieser Schiffe gerechnet werden."**
>
> *Seekriegführung gegen England*. Denkschrift der Seekriegsleitung vom 25. Oktober 1938



DETAILS: **Vier Türme der 15-cm-Bewaffnung auf dem Seitendeck, Bordflugzeug Typ Heinkel He 60 auf dem Katapult und Turmmast mit Entfernungsmessgerät** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Monat darauf führte der Befehlshaber der Linienschiffe (BdL) Konteradmiral Rolf Carls die sogenannte Seeklarbesichtigung durch, die einer umfangreichen abschließenden Inspektion in der Erprobungsphase entsprach, und gliederte das Schiff im Frühjahr 1935 in seinen Verband ein. Damit war *Admiral Scheer* Teil der ab 1. Juni desselben Jahres neu bezeichneten und unter dem Hakenkreuz fahrenden Kriegsmarine.

Was wollen die Deutschen?

Das nach *Deutschland* und vor *Admiral Graf Spee* gebaute zweite Panzerschiff sorgte international für Aufsehen. Diese baulich ausgewogene Konstruktion (Schiffskörper, Bewaffnung, Antriebsanlage) der *Deutschland*-Klasse hatte natürlich nicht das Zeug dazu, die Welt zu erobern, aber sie spiegelte durchaus die ozeanische Dimension wider, in der die Marineleitung dachte, und rief umgehend Reaktionen des westlichen Nachbarn hervor: Frankreich antwortete mit der *Dunkerque*-Klasse, was Italien dazu bewog, eine Serie großer Schiffe aufzulegen, die wiederum die Franzosen drängten.

Kurz: Das Washingtoner Flottenabkommen von 1922, das ein internationales Wettrüsten dauerhaft ausschließen wollte, um eine katastrophale Fehlentwicklung wie vor dem Ersten Weltkrieg zu verhindern, drohte gesprengt zu werden. Für die späte Reichsmarine waren die Panzerschiffe der *Deutschland*-Klasse Kern ihrer Flotte, für die nachfolgende Kriegsmarine aber allenfalls ein Zwischenspiel auf dem Weg zu den Schlachtschiffen der *Scharnhorst*- und *Bismarck*-Klasse. Die *Admiral Scheer* besaß eine etwas größere Breite als die beiden Schwestern und als neues Element eine Vorrichtung zum Abdämpfen des unvermeidlichen Schlingerns bei unruhiger See. Beim Panzerschutz hatten sich die Ingenieure weniger an den anderen Schiffen der *Deutschland*-Klasse orientiert als vielmehr an internationalen Standards, die in diesen Parametern deutlich variabler ausfielen.

So baute man bei *Admiral Scheer* beispielsweise dickere Panzerungen unten und leichtere oben und einen um einen Meter größeren Seitenpanzer ein, der den größten Bereich des Schiffskörpers schützte. Um das dadurch anfallende höhere Gewicht wieder auszugleichen, fielen die Panzerdecks schwächer aus. Beim Schutz der 28-Zentimeter-Türme hieß es allerdings klotzen, nicht kleckern: Die Barbetten waren mit 125 Millimeter Panzermaterial versehen, die Stirnseite mit 140 Millimeter und die Rückfront sogar mit 170 Millimeter.

Die Antriebsanlage entsprach der von *Deutschland*: Acht Dieselmotoren mit jeweils 6.750 PS (zusammen 54.000 PS) auf zwei Schrauben ergaben eine Konstruktionsgeschwindigkeit von 26 Knoten, erreicht wurden 28,3! Die Bewaffnung bestand „klassisch“ aus Schwerer Artillerie (28 Zentimeter), Mittelartillerie (15 Zentimeter) und Flakartillerie, wobei bei den kleineren Kalibern später ein munterer Austausch beziehungsweise Neuzugänge zu verzeichnen waren – je nach Einsatzanforderungen.

Bedeutung der Flugabwehr

Nach Kriegsbeginn wichen die 8,8-Zentimeter-Flak dem stärkeren 10,5-Kaliber, ein Jahr später kamen Zwei-Zentimeter-Flak hinzu, die im Kriegsverlauf von Vier-Zentimeter-Flak und Fla-MGs ergänzt wurden. Der große Stellenwert der Flugabwehr durch die zunehmende Gefährdung aus der Luft seit der zweiten Kriegshälfte zeigte sich auch darin, dass noch 1945 eine umfangreiche Fla-Nachrüstung geplant war, die aber nicht mehr realisiert werden konnte. Für Nachtgefechte – seit der Skagerrak-Schlacht 1916 in guter Er-

TECHNISCHE DATEN *Admiral Scheer*

Verdrängung	Offiziell	10.000 t
	Tatsächlich (nach Umbau)	11.550 t
	Standard	13.660 t
		15.180 t
Länge	Konstruktionswasserlinie	181,7 m
	Über alles vor Umbau	186,0 m
	Über alles nach Umbau	187,9 m
Breite		21,34 m
Tiefgang	Konstruktion	5,78 m
	Einsatz	7,25 m
Antrieb		54.000 PS
Geschwindigkeit		26–28,3 kn
Fahrbereich		9.100 sm bei 20 kn
Bewaffnung		6 x 28 cm in Drillingstürmen, 8 x 15 cm
		in Einzellafetten, 6 x 10,5-cm-Flak in
		Doppellafetten, 8 x 3,7-cm-Flak in
		Doppellafetten, 20 x 2-cm-Flak,
		1 Katapult, 2 Bordflugzeuge Ar 196,
		8 x 53,3-cm-Torpedorohre in Vierersätzen
Besatzung	Friedensstärke	33 Offiziere, 586 Mann
	Ab 1935	30 Offiziere, 921–1.040 Mann
	Ab 1939	Wechselnde Stärken

IM MANÖVER: Die Panzerschiffe sollten im Kriegsfall durch Handelskrieg die Schlachtflotte des Gegners herauslocken, um sie dann mit den eigenen Schlachtschiffen zu bekämpfen
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

innerung, als *SMS Thüringen* im zusammengefassten Feuer mit anderen deutschen Großkampfschiffen um Mitternacht des 31. Mai auf eine Distanz von zehn Hektometern (= ein Kilometer) den britischen Panzerkreuzer *Black Prince* versenkt hatte – waren sechs Scheinwerfer installiert. Um diese im Gefecht während der Dunkelheit sicher zu bedienen, sind Mannschaften speziell ausgebildet worden, was sich vor dem Skagerrak bewährte, wie Reinhard Scheer in seinem Abschlussbericht an Kaiser Wilhelm II. übrigens lobend erwähnte.

Flugzeugkomponente

Viele große Marinen forcierten in den 1930er-Jahren die Mitnahme von Bordflugzeugen auf ihren schweren Kampfschiffen, obwohl der Wert des Flugzeugträgers als eigenständiges Waffensystem bereits erkannt war. Aber gerade die deutsche Marineführung mit dem „Traditionalisten" Admiral Raeder an der Spitze tat sich mit dem Gedanken an Flugzeugträger schwer; dass Raeder auf dem einzigen deutschen Träger *Graf Zeppelin*



AUF REEDE: Achterliche Ansicht von *Scheer*, über die Toppen geflaggt, mit weiteren Einheiten der Flotte um 1938
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

die Artillerie verstärken wollte (womit er sich letztlich nicht durchsetzte), zeigt, wie sehr er am Prinzip des schlachtentscheidenden und nicht bloß unterstützenden Kampfschiffes festhielt.

Probleme mit Katapult

So betrachtete er auch Bordflugzeuge auf Schlachtschiffen und Schweren Kreuzern stets nur als ein notwendiges, Platz (für Artillerie) raubendes Übel, und in der Tat gab es erhebliche Schwierigkeiten, Bordflugzeuge störungs- und vor allem gefahrenfrei unterzubringen. Die Vorrichtung – eine Flugzeugschleuder hinter dem Schornstein – konnte samt Flugzeug beim Feuern der Schweren Artillerie durch den entstehenden Gasdruck beschädigt werden. Die Ingenieure wussten um dieses Problem, vermochten es aber nicht zu lösen.

Die *Scheer* durfte sich zwar rühmen, das erste Schiff der Kriegsmarine zu sein, das von Anfang an mit einem Katapult für ein Bordflugzeug ausgestattet gewesen ist. Aber dass nur ein einziges verwendungsfähig war

SCHWERE EINHEITEN Handelskrieg 1940/41

Grafik: Anneli Nau



RÜCKKEHR IN DEN LANGFJORD: *Scheer* in Kiellinie des Schlachtschiffes *Tirpitz*, auf dem gerade Pönarbeiten vorgenommen werden
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

und ein zweites zerlegt und in Kisten verstaut als Reservemaschine diente, lässt Zweifel am Konzept zu: Ein laufendes Gefecht würde kaum Gelegenheit bieten, bei Verlust des einen Flugzeuges verzugslos das zweite gegebenenfalls vom begleitenden Versorgungsschiff zu holen, auszupacken, zusammenzusetzen und startklar zu machen (beim Atlantik-Unternehmen 1940/41 führte das Trossschiff *Nordmark* das zweite Flugzeug mit). Wie dem auch sei. Jedenfalls kamen an-

RÖSSELSPRUNG: Blick vom Schlachtschiff *Tirpitz* auf *Hipper* und *Scheer* auf dem Marsch an den Geleitzug PQ 17, der schließlich abgebrochen wurde Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

fangs katapult- und hochseefähige Aufklärungsflugzeuge vom Typ Heinkel He 60 auf das Schiff, später die moderneren See-Mehrzweckflugzeuge Arado Ar 196.

Umbauten geplant

Ausbildungsreisen in den Atlantik und ihre insgesamt acht Einsätze im Spanischen Bürgerkrieg zum Schutz der dort lebenden Deutschen sowie in Absprache mit den europäischen Großmächten zur Seekontrolle förderten einige Mängel von *Admiral Scheer* zutage, die allerdings nicht schwerwiegend waren und nach entsprechender Identifizierung auch zügig beseitigt werden konnten. Das Verhalten bei unruhiger See verbesserte man durch Änderungen des Vorschiffs, und um Gewicht einzusparen, wich der schwere Turmmast einem leichteren Röhrenmast.

Da die Marine aber nicht umhin kam, gewichtsintensive technische Verbesserungen vorzunehmen, um das Schiff lange im ozeanischen Einsatz zu halten, entschied sich der Oberbefehlshaber für einen „großen Umbau", der im Januar 1941 beginnen sollte, aber wegen der Kriegsentwicklung nicht realisiert werden konnte. Unter anderem war auch geplant, im Zuge der Optimierungen die Geschwindigkeit des Schweren Kreuzers auf 28 bis 30 Knoten zu erhöhen.

Im Gegensatz zu *Deutschland* (im November 1939 in *Lützow* umbenannt) und *Admiral Graf Spee*, die kurz vor Kriegsbeginn Kurs Atlantik nahmen, blieb die mit Wirkung vom 15. Februar 1940 zum Schweren Kreuzer umklassifizierte *Admiral Scheer* wegen Motorenproblemen zu Umbaumaßnahmen für mehrere Monate in der Werft, wo sie – aber das nur nebenbei – die eigentlich für *Graf Zeppelin* bestimmte Bäckerei erhielt.



DER KOMMANDANT: Theodor Krancke (1893–1973), später Admiral und Marinebefehlshaber West, leitete als Kapitän zur See die riskante, aber erfolgreiche Operation in den Atlantik und Indischen Ozean

Foto: Interfoto/Friedrich

Nach ihrer eingangs erwähnten längsten und erfolgreichsten Feindfahrt 1940/41 verlegte die Seekriegsleitung den Kreuzer Anfang September 1941 nach Norwegen, rief ihn aber zurück und gliederte ihn in die „Baltenflotte" ein, bestehend aus dem Schlachtschiff *Tirpitz*, dem Leichten Kreuzer *Nürnberg* und den Zerstörern Z 25, Z 26 und Z 27.

Das war es dann schon wieder, noch im selben Monat wurde die *Scheer* aus dem Verband entlassen, lief erst Kiel und dann zu Reparaturen Hamburg an. Auch aus der nachfolgenden Planung, gemeinsam mit den Schlachtschiffen *Scharnhorst* und *Gneisenau* sowie dem Schweren Kreuzer *Prinz Eugen* von Norwegen aus Handelskrieg zu führen, wurde nichts. Die beiden Schlachtschiffe mussten wegen Minentreffern in die Werft.

Ohne Feindberührung

Dann ging es im Mai 1942 doch nach Norwegen, wo *Scheer* mit *Lützow*, drei Zerstörern und zwei Versorgern die „Kampfgruppe II" unter Führung von Vizeadmiral Kummetz bildete. Nächste Station ohne Feindberührung war das Unternehmen „Rösselsprung", der Angriff auf den alliierten Geleitzug PQ 17 mit Nachschub für die Rote Armee, für den die Seekriegsleitung einen schlagkräftigen Verband unter anderen mit *Tirpitz, Admiral Hipper* und *Admiral Scheer* (Kapitän zur See Wilhelm Meendsen-Bohlken) zusammengestellt hatte. Das Oberkommando der Kriegsmarine brach den Angriff aber ab,

um kein Risiko einzugehen. Dass das Unternehmen für die Deutschen dennoch erfolgreich und für die Alliierten katastrophal verlief, war ausschließlich U-Booten der Gruppe „Eisteufel“ und Flugzeugen der Luftflotte 5 zu verdanken.

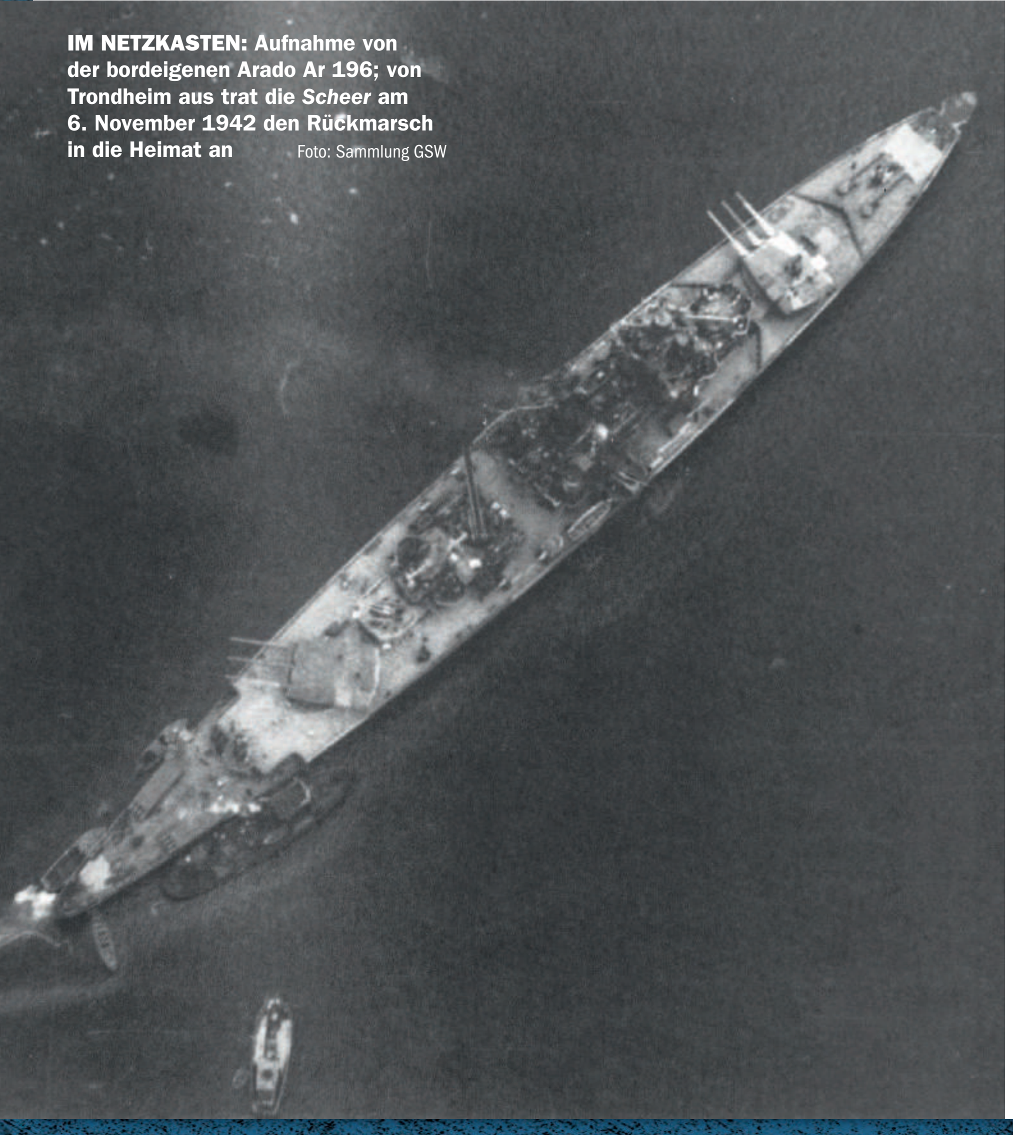
Nicht zuletzt dieser abgeblasene Ansatz schwerer Einheiten bewog Hitler dazu, ab 1943 den Schwerpunkt des Seekrieges auf Unterseeboote zu verlegen, während Raeder seinen Abschied als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine nahm. Die Wochen nach dem verunglückten Versuch verbrachte *Admiral Scheer* teils unter Tarnnetzen in wechselnden norwegischen Fjorden, um den feindlichen Aufklärern das Ziel so schwer wie möglich zu machen.

In eisigen Gefilden

Im August schien es endlich wieder ernst zu werden für den Schweren Kreuzer, der, von Zerstörern und U-Booten gesichert, den Marsch in packeisnahe nordsibirische Gewässer antrat. Ziel war die „Schädigung der Schiffahrt an der Kola-Küste für Entladeaufgaben der England-Geleitzüge“, wobei sich die Seekriegsleitung über die schwierigen Eisverhältnisse im Klaren war und deshalb den Kreuzer *Admiral Scheer* aussuchte, weil er wegen seiner starken Motoren zwar unter größter Vorsicht, aber sicher durch das Treibeis gelangen würde. Bei dem Aufwand und der Weite der Operation blieb der Erfolg bescheiden. *Scheer* versenkte den Eisbrecher *Alexandr Sibirjakow* und beschädigte zwei Schiffe beim Beschuss von Fort Dikson.



OPERATION „WUNDERLAND“: Aus der Bogenbucht bei Narvik lief *Admiral Scheer* am 16. August 1942 in die Barentsee und weiter in die Kara-See
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



IM NETZKASTEN: Aufnahme von der bordeigenen Arado Ar 196; von Trondheim aus trat die *Scheer* am 6. November 1942 den Rückmarsch in die Heimat an Foto: Sammlung GSW

Dennoch hob das Oberkommando den Daumen, da Berlin wertvolle navigatorische Erkenntnisse über Operationen in derart unwirtlichen Gefilden gewann. Überdies lobte das Marinegruppenkommando Nord „Einsatzfreudligkeit, Geschick, Überlegung und selbständige Entschlußfassung“ der *Scheer*-Schiffsführung.

Anstehende Inspektion

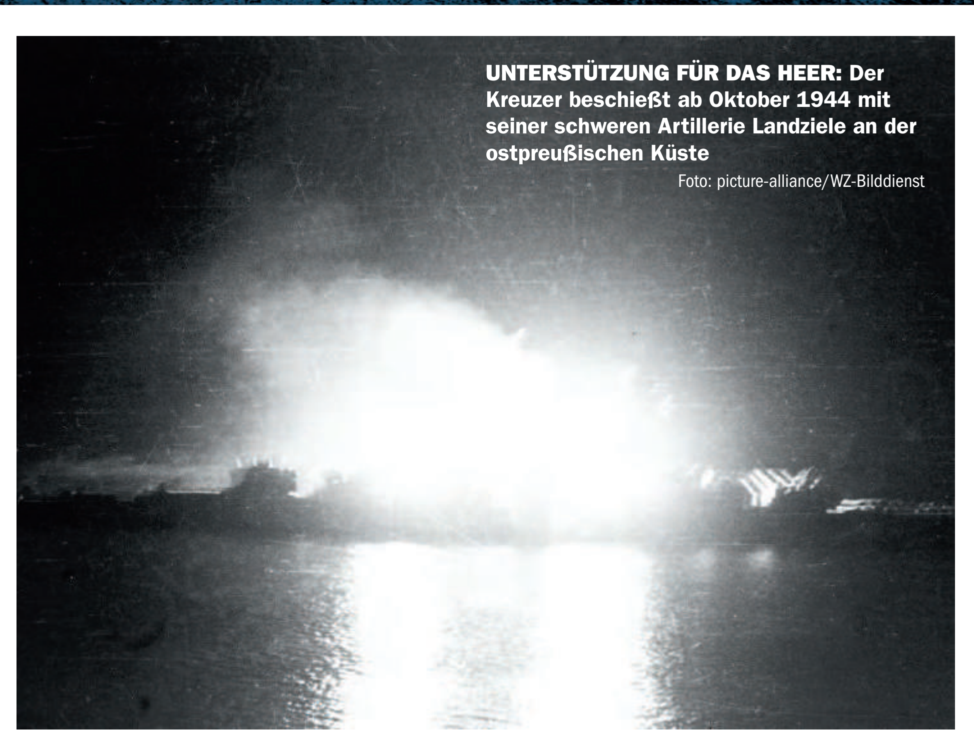
Ende August machte der Kreuzer in Narvik fest und lief zum Jahresende zur fälligen Maschinen- und Waffeninspektion in Wilhelmshaven ein. Interessant ist, dass das Schiff während der Werftliegezeit außer Fahr- und Gefechtsbereitschaft stand und die Besatzung zur Hälfte ausgetauscht wurde.

Das hieß, dass die neu eingesetzte Mannschaft praktisch eingeübt und an Bord ausgebildet werden musste, was unter diesen Umständen aber nicht möglich war. Also blieb nur der theoretische Unterricht als schlechteste Alternative, die sich nicht unwesentlich auf die spätere Einsatzfähigkeit und Bordroutine auswirkte. In dieser Zeit



GEFECHTSSTURM: Im Ausrüstungsstand von 1944 mit Funkmessantennen FuMO 27 und FuMB 7, unter den Basisgerätseiten FuMB 4 „Sumatra“-Antennen

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



UNTERSTÜTZUNG FÜR DAS HEER: Der Kreuzer beschießt ab Oktober 1944 mit seiner schweren Artillerie Landziele an der ostpreußischen Küste

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

überlebte *Admiral Scheer* einen massiven Bombenangriff auf die Wilhelmshavener Hafenanlagen ohne weitere Schäden; tragisch war allerdings, dass ein Mann durch einen Blindgänger tödlich getroffen wurde.

Nachdem in der Nacht zum 1. Januar 1943 *Lützow* und *Admiral Hipper* erfolglos auf einen Geleitzug operiert hatten, befahl Hitler schließlich, die schweren Einheiten außer Dienst zu stellen, was auch die *Admiral Scheer* betraf. Bis dahin diente sie als Ausbildungsschiff für den Offiziernachwuchs.

Wie Kopenhagen zählte auch Gotenhafen zu den von *Scheer* angelaufenen Häfen, um – bis dahin prinzipiell ohne operativen Auftrag – in den letzten Kriegsmonaten von See aus die Heeresverbände unterstützend in die Landkämpfe gegen die vorrückende Rote Armee einzugreifen. Darüber befahl der Kommandant Kapitän zur See Ernst Thienemann, Flüchtlinge, verwundete Soldaten und Zivilisten zu versorgen.

Die letzten Granaten ihres Schiffsdaseins verschoss *Admiral Scheer* im März 1945 bei Dievenow und Swinemünde und gelangte mit ausgeschossenen Rohren, 800 Flüchtlingen, 200 Verwundeten und nur noch wenig Munition an Bord in den Bauhafen der Deutschen Werke Kiel, wo schon *Admiral Hipper* und der Leichte Kreuzer *Emden* lagen. Angesichts der täglichen ungehinderten Luftangriffe auf die Fördestadt – eine Luftabwehr gab es praktisch nicht mehr – war es nur noch eine Frage der Zeit, wann es den Schweren Kreuzer treffen würde.

Letzte Station: Kiel

Der Krieg in Europa befand sich längst in seinem Endstadium, der „Führer“ lebte mit seinem engeren Stab seit Wochen entrückt unter dicken Stahlbetondecken in seinem Führerbunker. Bis zum Tod des Diktators sollte es noch 21, bis zum endgültigen Untergang des „Dritten Reiches“ 30 Tage dauern, als die stark reduzierte Rumpfbesatzung von *Admiral Scheer* um 21:50 Uhr des 9. April 1945 Fliegeralarm vernahm.

Nichts Ungewöhnliches in jenen Tagen, weshalb die Männer routinemäßig das vorbereitende Programm abspulten: Die Leckwehrstationen wurden besetzt, die Befehlsübermittler (BÜ) begaben sich auf ihre Posten, und wer zur Brandbekämpfung und zum Betrieb der elektrischen Anlagen abgeteilt war, machte sich ebenfalls auf den Weg.

Um 22:38 Uhr erschütterten Treffer das Schiff, das im Minutentakt immer mehr Schlagseite erhielt. Britische Bomben waren dicht neben dem Rumpf eingeschlagen, unter Wasser hochgegangen und hatten den Körper von unten aufgerissen. Im Kriegstagebuch vom 13. April ist vermerkt: „Die etwa drei bis vier Minuten nach den ersten Treffern eintretende Schlagseite von 2° bis 3° Stb vergrößerte sich nach den Erschütterungen um 2238 Uhr schnell auf 16° bis 18°. In dieser Lage blieb das Schiff einige Zeit liegen. Etwa 2245 nochmals Treffer an oder im Schiff. Die Krängung vergrößerte sich danach rasch.“ Ob Bomben schon zu Beginn direkt ins Ziel gegangen sind, konnte nach dem Angriff niemand bestätigen. Als die *Admiral Scheer* weiter kippte, die Beleuchtung und BÜ-Mittel ausfielen (sie wurden später wieder klargemacht), erging der Befehl zum Verlassen des „schwimmenden Untersatzes“, in dessen Bauch sich entsetzliche Szenen abspielten.

Diejenigen, die als Letzte den untergehenden Riesen verließen, mussten sich durch Brände, herunterfallende Maschinen- und sonstige Teile bei beißendem Qualm und schlechter Sicht durchkämpfen, mit Atemnot verklemmte Luken aufbrechen, dabei verwundete Kameraden mitschleppen – und Tote liegenlassen. Wer es völlig erschöpft in die vermeintliche Freiheit schaffte und an Land schwamm, den erwartete die Hölle einer langen Bombennacht.

Wrack abgewrackt

In diesem Chaos systematische Bergungsmaßnahmen eingeleitet, den Rumpf an einigen Stellen aufgeschweißt und Eingeschlossene befreit zu haben, war übermenschlichen, dabei fast zwei Tage dauernden Anstrengungen geschuldet. Für 15 Mann gab es keine Rettung mehr.

Das gekenterte Wrack ist auf britische Anweisungen hin ab Juli 1945 teils abgebrochen, teils gesprengt worden. Was von dem einst „glückhaften Schiff“ (den Beinamen erhielt es schon 1941) blieb, liegt nach Einebnen des Hafenbeckens noch heute unter dem Gelände des Marinearsenals im Klausdorfer Weg 2–24 in Kiel. ⚓

Admiral Scheer

185 180 175 170 165 160 155 150 145 140 135 130 125 120 115 110 105 100 95

0 5 10 15 20 meters



DAS ENDE: Wrack der *Admiral Scheer* 1945 im Hafenbecken der Deutschen Werke Kiel; ab Juli wurden durch Sprengungen große Stahlmengen geborgen und anderweitig verwertet; im Bild rechts vorn U-Boot-Sektionen

Fotos: picture-alliance/WZ-Bilddienst



SŁAWOMIR J. LIPIECKI

NWL

90 85 80 75 70 65 60 55 50 45 40 35 30 25 20 15 10 5 0 frames





ERINNERUNG: **Bildband von 1941, Tischwimpel mit dem Wahlspruch „Pack zu – halt fest!“ und Liste der Besatzungsmitglieder**

Foto: Interfoto/Hermann Historica

DIE BESETZUNG VON KIAUTSCHOU 1897

Deutsche Kreuzer im Gelben Meer

Hinter Kaiser Wilhelms Entschluss, mit der Marine an der chinesischen Ostküste aktiv zu werden, stand der dringende Wunsch nach einem Flottenstützpunkt in Ostasien. Da kam die Ermordung von zwei Missionaren gerade recht

Von Dr. Gerd Fesser

CHEF DER KREUZERDIVISION: Konteradmiral Otto von Diederichs (1843–1918) befehligte *SMS Kaiser, Prinzess Wilhelm* und sollte für seinen Kaiser das Tor nach Ostasien aufstoßen

Foto: Interfoto/Hermann Historica

Am 6. November 1897 war Wilhelm II. ausnahmsweise mal nicht auf einem Schiff oder im Sonderzug unterwegs, besuchte auch keinen seiner fürstlichen Kollegen, ging nicht auf die Jagd und alarmierte kein Regiment. Er saß im Neuen Palais in Potsdam und las Zeitungsberichte. Bald stieß er auf eine Meldung, die ihn elektrisierte: In der chinesischen Provinz Schantung (Shandong) waren zwei deutsche katholische Missionare von Chinesen ermordet worden.

Auf einen Schlag war der für Wilhelm II. charakteristische und von Nervosität geprägte Tatendrang angefacht. Zunächst verfasste er eine Serie von Telegrammen. An sein Auswärtiges Amt in Berlin drahtete er, er sei fest entschlossen, „mit voller Strenge und wenn nötig mit brutalster Rücksichtslosigkeit den Chinesen gegenüber endlich zu zeigen, daß der Deutsche Kaiser nicht mit sich spaßen läßt und es übel ist, denselben zum Feind zu haben“.

Dann entwarf er für Konteradmiral Otto von Diederichs, Befehlshaber eines vor Schanghai liegenden deutschen Kreuzergeschwaders, den Einsatzbefehl: „Gehen Sie augenblicklich mit dem ganzen Geschwader (nach) Kiautschou, besetzen Sie geeignete Punkte und Ortschaften daselbst und erzwingen Sie von dort aus in Ihnen geeigneter Weise vollkommene Sühne. Größte Energie geboten. Zielpunkt Ihrer Fahrt geheim halten.“

In einem weiteren Telegramm kündigte der Kaiser dem russischen Zaren Nikolaus II. das bevorstehende Eintreffen des Kreuzergeschwaders in Kiautschou an. Der leicht beeinflussbare Zar antwortete seinem Cousin Wilhelm am 7. November telegrafisch: „Kann weder erlauben noch verhindern, daß Du deutsches Geschwader nach Kiautschou schickst, da ich erst kürzlich erfahren habe, daß dieser Hafen überhaupt nur zeitweise unser gewesen, und zwar von 1895 bis 1896.“

Ziel: Expansion

Jetzt ging das vorbereitete Telegramm an Diederichs ab. Der Konteradmiral ließ unverzüglich die Anker lichten, und seine fünf Kreuzer nahmen Kurs auf Kiautschou.

Wilhelms Befehl, Kiautschou zu okkupieren, entsprang nicht etwa einer momentanen Eingebung des impulsiven Herrschers. Seit Mitte der 1890er-Jahre bedrängten Finanz-, Industrie- und Handelskreise sowie die Marineführung die deutsche Reichsregierung mit der Idee, an der chinesischen Küste einen Stützpunkt zu errichten. Deutschen Firmen ging es darum, sich eine Ausgangsbasis zu schaffen, von der aus sie den einträglichen Export nach China weiter anzukurbeln, sich Zugang zu den reichen Bodenschätzen dieses Landes verschaffen sowie die eigene Handelsflotte versorgen konnten. Die Marineführung wollte einen der begehrten Flottenstützpunkte für den pazifischen Raum erwerben.

In den regierenden Kreisen Deutschlands diskutierte man 1895/96 eifrig darüber, an welchem Punkt der chinesischen Küste der



OSTASIATISCHE STATION: ***SMS Prinzess Wilhelm*** **war wie das Schwesterschiff** ***SMS Irene*** **für den Auslandseinsatz vorgesehen und sollte im Ernstfall Handelskrieg führen**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

geplante Stützpunkt errichtet werden solle; man wog mehrere Varianten gegeneinander ab. Ende 1896 entschied sich Wilhelm II. für Kiautschou. Kurz zuvor hatten die Verantwortlichen noch die Bucht von Samsah favorisiert. Über die Art und Weise, wie die beabsichtigte Okkupation durchzuführen sei, hatte sich das Auswärtige Amt am 28. November 1896 so geäußert: „Selbst Samsah können wir aber mitten im Frieden nur nehmen, wenn uns China durch die Verletzung unseres Rechts dazu einen Anlaß oder mindestens einen Vorwand gibt."

Die Denkschrift endete mit dem Vorschlag, den deutschen Gesandten in Peking anzuweisen, eine besonders günstige Gelegenheit abzupassen. Die ersehnte Gelegenheit ergab sich dann im November 1897. Nachdem am 7. des Monats der Einsatzbefehl an Konteradmiral Diederichs ergangen war, herrschte im Auswärtigen Amt in der Berliner Wilhelmstraße Hochstimmung. Da schlug am 9. November ein Telegramm des deutschen Geschäftsträgers in St. Petersburg, Heinrich von Tschirschky und Bögendorff, wie eine Bombe ein.

HISTORISCH UNGENAU, ABER BEEINDRUCKEND: Von Schanghai kommend, lief das deutsche Kreuzergeschwader am 14. November 1897 aus dem Gelben Meer in die Bucht von Kiautschou und setzte Truppen an Land
Foto: Sammlung GSW

Tschirschky war tags zuvor vom russischen Außenminister, Michail Graf Murawjow, empfangen worden. Während dieser Unterredung hatte Murawjow erklärt, Russland habe von China das Recht erhalten, den Hafen von Kiautschou bevorzugt zu nutzen. Sollte das deutsche Geschwader in Kiautschou einlaufen, so werde Russland ebenfalls Kriegsschiffe dorthin entsenden, um sein Vorzugsankerrecht zu verteidigen.

Flottenvorstoß

Am 10. November verlas dann der russische Botschafter in Berlin, Nikolaj Graf von der Osten-Sacken, in der Wilhelmstraße zwei Telegramme seines Chefs, in denen Murawjow seinen Standpunkt bekräftigte. Er erklärte sogar, dass andere Großmächte eingreifen könnten, sollten die Deutschen Kiautschou besetzen. Der Vortragende Rat im Auswärtigen Amt, Friedrich von Holstein, und Tirpitz hielten es für möglich, dass es zum Krieg mit Russland kommen werde.

Unterdessen traf das deutsche Kreuzergeschwader an seinem Einsatzort ein. Am Morgen des 14. November drangen die Schiffe *Kaiser*, *Prinzess Wilhelm* und *Cormoran* in die

> **„Tausende von deutschen Christen werden aufatmen, wenn sie des Deutschen Kaisers Schiffe in ihrer Nähe wissen werden. Hunderte von deutschen Kaufleuten werden aufjauchzen in dem Bewußtsein, daß endlich das Deutsch Reich festen Fuß in Asien gewonnen hat. Hunderttausende von Chinesen werden erzittern, wenn sie die eiserne Faust des Deutschen Reichs schwer in ihrem Nacken fühlen werden, und das ganze Deutsche Volk wird sich freuen, daß seine Regierung eine mannhafte Tat getan."**

Telegramm Wilhelms II. an Außenminister Bernhard von Bülow, 7. November 1897



FLAGGSCHIFF: ***SMS Kaiser*****, mit dem Schwesterschiff *****SMS Deutschland***** zum Großen Kreuzer umklassifiziert, liegt auf der Reede vor Tsingtau in der Bucht von Kiautschou** Foto: SZ-Photo/Scherl

Bucht von Kiautschou ein. Sie setzten eine Landungstruppe ab, die aus 30 Offizieren, 77 Maaten und 610 Matrosen bestand. Indem er drohte, das Dorf Quingdao (Tsingtau) zusammenzuschießen, zwang Diederichs die chinesische Garnison zum Abzug. Die internationale Lage war unübersichtlich, und es wurden Vorschläge laut, Kiautschou wieder zu räumen. Unter dem maßgeblichen Einfluss der Marine beschloss die Reichsregierung aber, ihre Beute eisern festzuhalten.

Am 26. November nahm Staatssekretär Bülow seine Amtsgeschäfte wieder auf; zu diesem Zeitpunkt begannen sich die dunklen Wolken am Horizont bereits zu verziehen. Am gleichen Tag beschloss Russland nämlich, fortan keine Einwände mehr gegen die Besetzung von Kiautschou zu erheben – und selbst eine chinesische Hafenstadt, Port Arthur (Lüshun), zu okkupieren, was sie dann am 19. Dezember tat. Am 30. November empfing Bülow den Botschafter Osten-Sacken, der im Auftrag von Außenminister Murawjow versicherte, bei der gesamten russisch-deutschen Auseinandersetzung habe es sich um ein Missverständnis gehandelt! Den Regierenden in Berlin fiel ein Stein vom Herzen.

Zwangsabkommen

Anfang März 1898 zwang die deutsche Reichsregierung der chinesischen Manschu-Regierung den sogenannten Kiautschou-Vertrag auf. Das Abkommen sah vor, dass China die Bucht von Kiautschou samt umliegendem Gebiet von 515 Quadratkilometer (nicht die Stadt Kiautschou selbst) für 99 Jahre an das Deutsche Reich verpachtete. Obendrein erhielt Deutschland in der Provinz Schantung Eisenbahn- und Bergbaukonzessionen sowie Zollvergünstigungen für deutsche Waren. Damit war ein Territorium von 150.000 Quadratkilometern , in dem mehr als 33 Millionen Menschen lebten, in eine deutsche Einflusszone umgewandelt worden.

Den Text des Kiautschou-Vertrages setzten Tirpitz und Holstein gemeinsam auf. Das Pachtgebiet wurde nicht dem Kolonialamt, sondern dem Reichsmarineamt unterstellt. Tirpitz wollte aus dem Pachtgebiet eine Musterkolonie, ein „Deutsches Hongkong“, machen. Mit einem Investitionsaufwand von mehr als 200 Millionen Mark – damals eine gewaltige Summe – entwickelte sich Tsingtau zu einer bedeutenden Flottenbasis, zu einem Sprungbrett für die deutsche Expansionspolitik in China und im ganzen ostasiatischen Raum.

Den Deutschen war dafür nichts zu teuer. So forstete man das Gebiet großzügig auf und installierte ein modernes Kanalisations- und Trinkwasserversorgungssystem. Die Wünsche der deutschen Kolonisatoren sollten nach 16 Jahren jedoch platzen. Als der Erste Weltkrieg begann, schlug sich Japan auf die Seite der Entente und eroberte das Pachtgebiet Kiautschou. ⚓

KIAUTSCHOU Deutsches Schutzgebiet



Grafik: Anneli Nau



DIEDERICHSSTEIN IN TSINGTAU: **Angehörige der Kaiserlichen Marine, nachdem sie das spätere Pachtgebiet von Kiautschou in Besitz genommen haben** Foto: SZ-Photo



Britischer Durchbruch nach Malta 1942

Operation Pedestal

Ein gewagtes Geleitzugunternehmen rettet den britischen Inselstützpunkt

Von Peter H. Block

Wahre Geschichten
Persönliche Schicksale

Der historische Hintergrund

Admiral Nelson nannte sie einst „Englands wichtigste Seefestung im Mittelmeer", die jetzt, im Juli 1942, kurz vor dem Zusammenbruch stand. Geleitzüge kamen nicht mehr durch, wurden Opfer der deutschen und italienischen Luftwaffen. Auf Zufuhr von außen angewiesen, benötigte Malta rund 6.000 Tonnen Versorgungsgüter pro Monat, hatte aber seit Januar kaum noch Vorräte erhalten. Was die Insel am dringendsten benötigte, war Öl. Ohne Öl gab es keine Elektrizität, lief keine Maschine und heizte kein Ofen. Wenn Öl fehlte, musste das Leben auf Malta zusammenbrechen, und es war abzusehen, wann der Insel-Gouverneur, Viscount Lord Gort, kapitulieren musste.

Angesichts eines solchen Debakels wurde im schottischen Firth of Clyde ein Geleitzug aus 14 schnellen Schiffen zusammengestellt, von denen jedes eine Dauergeschwindigkeit von 17 Knoten (31,5 km/h) halten konnte: 13 Frachter mit insgesamt 126.800 BRT und der 9.300 BRT vermessende US-Tanker *Ohio* mit 11.500 Tonnen Dieselöl und Flugbenzin in den Tanks. Und da die Admiralität von vornherein Verluste in nicht geringem Maß einkalkulierte, befand sich in den Laderäumen eines jeden Schiffes eine Mischung aller benötigten Güter.

Die Fernsicherung des Geleits oblag der „Force Z" unter Vice Admiral Sir Neville Syfret mit den Schlachtschiffen *Nelson* und *Rodney*, den Trägern *Eagle, Indomitable* und *Victorious*, drei Kreuzern der *Dido*-Klasse und 14 Zerstörern, die den Konvoi bis auf die Höhe von Bizerta geleiten sollten. Für die Nahsicherung sorgte die „Force X" von Rear Admiral Sir Harold Burrough, dem vier Leichte Kreuzer und elf Zerstörer unterstanden. Am Sonntag, dem 2. August 1942, lief die Operation „Pedestal" an.



Eines der wichtigsten Schiffe der Operation „Pedestal“, die 1942 Malta mit Gütern versorgen sollte: Der große Tanker *Ohio* wurde durch italienische U-Boote und deutsche Kampfflugzeuge erheblich beschädigt

Artists Impression: Peter H. Block

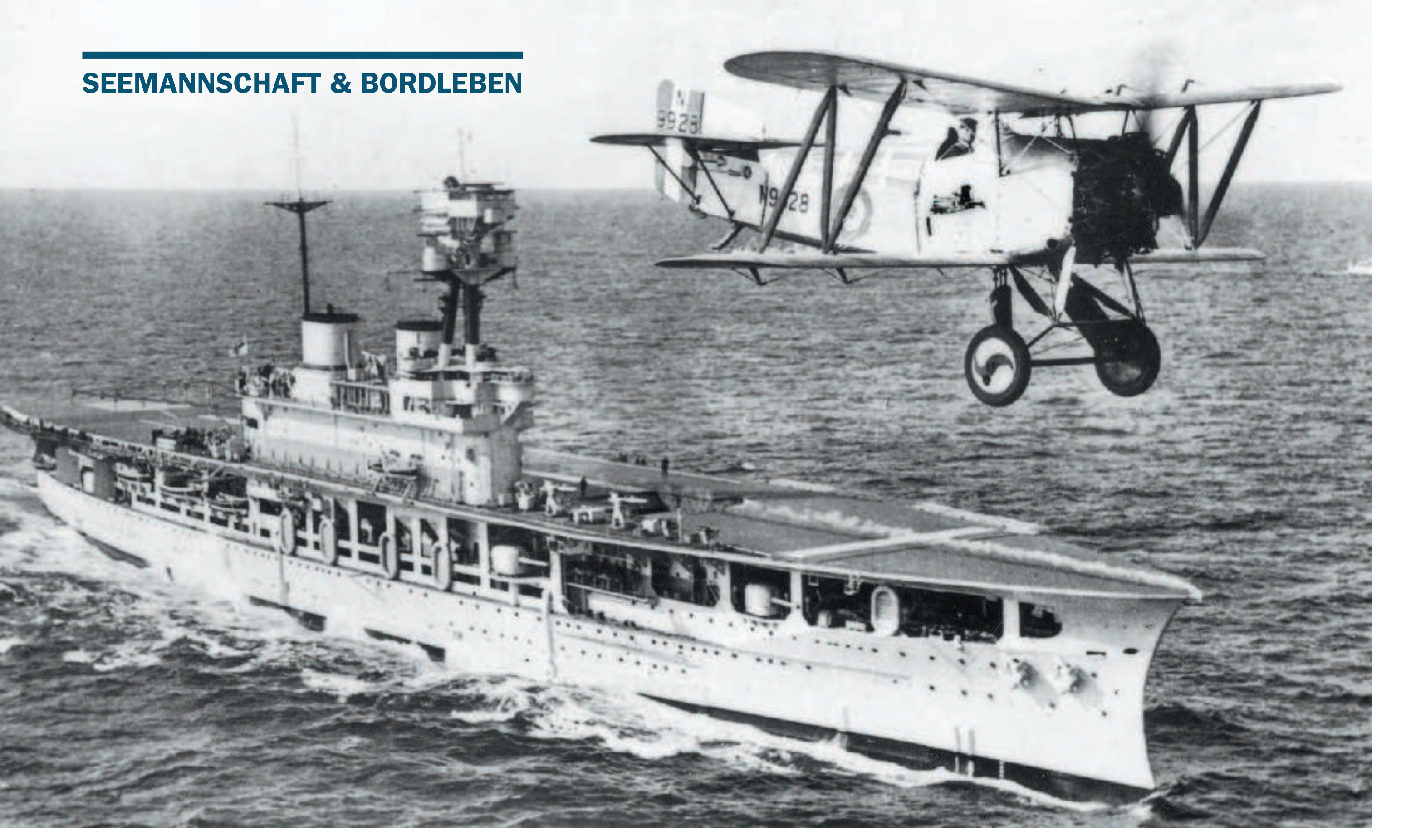
A„Also, Gentlemen, Sie gehen nach Malta!“

Erstauntes Gemurmel im Hangar des Kreuzers *Nigeria*, als Admiral Burrough den anwesenden Konvoi-Kapitänen das Ziel der Reise nannte. Das hatten sie bisher nicht gewusst. Zwei Stunden lauschten sie den Anweisungen des Admirals und seiner Stabsoffiziere über das Verhalten im Konvoi, über Formationen, Flaggen- und Schallsignale, bis Sir Harold die Versammlung auflöste mit den Worten: „Gentlemen, wir gehen noch heute Nacht in See!“

Um 20 Uhr gingen die Dampfer ankerauf, folgten der *Nigeria* durch den North Channel in die Irische See. Gleichmäßig stampften die Maschinen, drehten sich die dicken Schraubenwellen und trieben die schwer beladenen Schiffe voran. Mit Hellwerden am anderen Morgen sahen die Brückenwachen das ganze Ausmaß des Konvois: 14 Schiffe in zwei Kolonnen, um sie herum die grauen Schatten der sichernden Kriegsschiffe und etwas versetzt achteraus die mächtigen Silhouetten der beiden Schlachtschiffe. Sie waren in der Nacht, von Scapa Flow kommend, hinzugestoßen. In der Luft kreisten Sunderland-Flugboote des Coastal Command und suchten die im Morgenlicht schimmernde See nach U-Booten ab.

„Müsste eigentlich ausreichen, um die Jerries und die Eyties auf Abstand zu halten.“ Kapitän Dudley Mason auf der Brücke der *Ohio* hatte die Kriegsschiffe gezählt und war bis 28 gekommen.

„Dann haben sie noch keinen Stuka-Angriff erlebt, Sir.“ Der von der Navy zugeteilte Verbindungsoffizier, Lieutenant Denys Barton, konnte die Zuversicht des Kapitäns nicht teilen. „Deren Bomben fallen auf drei Yards genau.“ „Na, so



UNTERSTÜTZUNG: Der Flugzeugträger *HMS Eagle*, hier startet gerade eine Fairey Flycatcher, sollte den Malta-Konvoi decken
Foto: picture-alliance/HIP

ganz wehrlos sind wir ja auch nicht", brummte Mason. Als wichtigstes Schiff des Konvois hatte die Navy den Tanker entsprechend armiert: Achtern stand eine 12,7-cm-Kanone und eine 7,6-cm-Flak vorn am Bug. Hinter dem Schornstein auf dem Achterdeck hatte die Werft eine 4-cm-Bofors-Schnellfeuerkanone montiert sowie sechs 20-mm-Oerlikons an Oberdeck und zwei dieser Maschinenwaffen über der Brücke. Das waren elf Rohre, zu deren Bedienung die Navy 24 Artilleristen abkommandiert hatte. Zudem waren jedem Dampfer drei Signalgasten zugeteilt worden, um Signalbefehle vom Konvoi-Kommodore schnell weiterzugeben und auszuführen. So wie jetzt: „Signal vom Flaggschiff, Sir: Klar zum Manöver!"

„Danke. Bestätigen!"

Auf dem 8.500-Tonner *Port Chalmers* war ein Flaggensignal ausgerissen und durch Vorheißen des gleichen Signals von Schiff zu Schiff weitergegeben worden. Kapitän Mason wusste, was das bedeutete: Mit Durchführung der verschiedensten Fahr- und Kursmanöver wollte der Kommodore, Fregattenkapitän a. D. Venables, sicherstellen, dass seine Befehle schnell und richtig ausgeführt wurden.

Aber dann kam erst noch der Nebel. Und in diesem Nebel kollidierte der Zerstörer *Lamerton* mit einem der Frachter. Der überstand das und fuhr weiter, während der Zerstörer nach der Ramming schwer beschädigt zurück in die Werft musste. Und das war noch nicht alles an diesem ersten Tag auf See. Als eines der Sunderland-Flugboote aus dem Nebel heraus auf den Konvoi herabstieß, wurde es als feindlich angesprochen und abgeschossen. „Friendly fire" nennt man das heute.

„Sehen Sie etwas Interessantes, Sir?"

Es war der siebte Tag der Reise. Backbord voraus lag weitab im Dunst bereits die spanische Küste. Kapitän Mason hatte schon längere Zeit das Glas nach Steuerbord gerichtet und spähte konzentriert durch die Optik. Ohne das Glas abzusetzen, antwortete er seinem Verbindungsoffizier: „Wie man's nimmt. Aber da sind große Schiffe aufgetaucht, die waren heute morgen noch nicht da."

„Wird die Trägergruppe von Rear Admiral Lyster sein, Sir", klärte der Lieutenant auf. „Der hat mit *Victorious* und vier Zerstörern zwei Tage vor uns Scapa verlassen, um sich im Atlantik mit *Eagle* und *Indomitable* samt Kreuzern zu treffen. Die stoßen jetzt zu uns, Sir."

„Aha." Fasziniert beobachtete Mason die sich nähernden Flugzeugträger. Er wusste, *Indomitable* und *Victorious* waren die größten und modernsten Träger der Royal Navy mit zusammen 80 Flugzeugen. Der alte Träger *Furious*, der seit dem 7. August im Geleit mitfuhr, hatte zwar auch 38 Spitfire-Jäger dabei, aber die waren für Malta bestimmt.

„Signal von Flaggschiff, Sir: Positionen einnehmen!"

Voraus lag Gibraltar, die Einfahrt ins Mittelmeer. Die Dampfer formierten sich von zwei zu vier Marschsäulen mit jeweils einer dreiviertel Meile Abstand. Mit 20 außen sichernden Zerstörern fuhr der Konvoi in der Nacht vom 9. auf den 10. August durch die an der engsten Stelle nur knapp sieben Seemeilen breite Straße von Gibraltar. Es war Neumond, stockdunkle Nacht, wie von den Routenplanern vorausgesehen. Der Konvoi sollte möglichst ungesehen ins Mittelmeer laufen. Aber daraus wurde nichts. Beunruhigt wies Kapitän Mason auf die vielen Lichter, die in der Nähe auf dem Wasser tanzten.

„Gaslaternen spanischer Fischer", erklärte Lieutenant Barton. „Die fischen nachts mit Licht, eine im Mittelmeer weit verbreitete Art des Fischfangs."

„Und melden dann unseren Konvoi an die Deutschen weiter."

„Sicher, Sir", nickte der Lieutenant. „Aber die wissen auch so, dass wir kommen. Das pfiffen in Liverpool schon die Spatzen von den Dächern."

Lieutenant Barton hatte recht. An der Operation „Pedes-

tal“ waren zu viele Menschen beteiligt, die es mit der Geheimhaltung nicht so genau nahmen. Die deutschen und italienischen Stäbe wussten von dem Geleitzug und waren entsprechend vorbereitet. So auch U 73 unter Kapitänleutnant Rosenbaum. Der hatte den Auftrag, vornehmlich Flugzeugträger anzugreifen, und erwartete den Konvoi im Marinequadrat CH 9119, etwa 70 Seemeilen südlich der Balearen. Dann, am Vormittag des 11. August, war es so weit, da meldete der Funkmaat am Horchgerät: „Schraubengeräusche in 260 Grad.

„Jetzt sind wir schon den zweiten Tag im Mittelmeer und nichts ist passiert.“ Auf der Brücke der *Ohio* rieb sich Lieutenant Barton die vom angestrengten Starren tränenden Augen. „Seefahrt fast wie im Frieden, wenn nur die Kriegsschiffe nicht wären.“

„Die Ruhe vor dem Sturm, Lieutenant.“ Kapitän Mason verfolgte gerade den Start der Jäger vom Deck der *Furious*, die in Malta landen würden. „Aber genau das macht mir Sorgen. Wenn nichts passiert, werden die Ausgucks nachlässig. NO: Frage Standort?“

„Nach Mittagsbesteck 38°5′ Nord, 03°5′ Ost, Sir.“

„Also zwischen Algier und Mallorca. Danke, NO …“

Er hatte es noch nicht ganz ausgesprochen, da hallte der Donner der Torpedodetonation durch den Konvoi. Ruckartig fuhren die Köpfe herum, richteten sich die Gläser auf die Steuerbordkolonne. Da lief als Schlussschiff der Träger *Eagle*, an dessen Backbordseite gerade die vom Sprengstoff bräunlich gefärbte Wassersäule in sich zusammenfiel. Aber schon stieg die nächste Sprengsäule hoch, dann noch eine und noch eine. Vier Torpedos hatten den Träger im Zwei-Sekunden-Abstand getroffen und seine Bordwand in sechs Meter Tiefe großflächig aufgerissen.

„Von Flaggschiff, Sir“, brüllte der Signalgast durch das sofort einsetzende Sirenengeheul: „Schwenk nach Backbord!“

Nur heraus aus der Gefahrenzone und Platz machen für die Zerstörer, die jetzt zur Hilfeleistung und zur U-Boot-Jagd heranpreschten. Kapitän Mason konnte den Blick nicht von dem tödlich getroffenen Träger lösen, der mit zunehmender Schlagseite langsamer wurde, dabei eine Schleppe schwarzer Rauch- und Brandwolken hinter sich herziehend.

Die auf dem Flugdeck aufgereihten Hurricane- und Marlet-Maschinen kamen ins Rutschen und stürzten aufspritzend ins Meer. Ebenso die Menschen, die auf dem sich schnell neigenden Deck den Halt verloren und über Bord stürzten, um dann von der Masse des sich auf die Seite wälzenden Trägers unter Wasser gedrückt zu werden. Explosionen erschütterten den Rumpf, ganze Schiffsteile wurden herausgestanzt und wirbelten sich überschlagend durch die Luft. Keine acht Minuten nach den Treffern verschwand die Eagle in einem Schwall von Gischt, aus dem immer noch Wrackteile herausgeschossen kamen. Was blieb, war eine sich ausbreitende dicke Ölschicht, in der Schiffstrümmer und die Köpfe Überlebender auf und ab tanzten.

„Mein Gott, so schnell geht das also.“ Der junge Lieutenant auf der Brücke der *Ohio* war blass geworden. „Damit haben wir gut ein Viertel unseres Jagdschutzes verloren, Sir.“

„Nicht ganz, Lieutenant. Vier Maschinen sind noch in der Luft.“

Kapitän Mason wies auf die vier Hurricanes, die eben auf die verbliebenen zwei Träger einschwebten. Die *Furious* zählte nicht mehr. Die hatte den Flugbetrieb wieder aufgenommen, um mit dem Start der letzten für Malta bestimmten Spitfire zurück nach Gibraltar zu laufen. Der nächste Angriff geschah am Abend, aber diesmal war die Geleitzugführung vorgewarnt.

„Über R/T von Flaggschiff, Sir“, rief der Posten am Funktelefon: „Luftangriff während der Dämmerung zu erwarten. Flugabwehrbereitschaft herstellen!“

Das Oberkommando der Nordatlantikflotte hatte vom Funkbeobachtungsdienst eine entsprechende Warnung erhalten, die Admiral Syfret jetzt über Sprechfunk an alle Schiffe im Konvoi weitergab. Überall schrillten die Alarmglocken durch die Decks, riefen die Lautsprecher die Fla-Kanoniere an die Geschütze. Die Rohre richteten sich in den Himmel, klickend rasteten Magazine und Patronenrahmen ein. Mit heulenden Turbinen preschten Zerstörer auf ihre Gefechtspositionen, dicke Rauchwolken quollen aus den Schloten der Flugzeugträger, die auf Höchstfahrt gingen und in den Wind drehten. Nur wenige Minuten später hoben die ersten Jäger ab und schraubten sich hoch in den Abendhimmel.

„Über R/T von Flaggschiff, Sir: Feindmaschinen im Anflug in 0-7-0 Grad!“

„Ja, danke.“ Mason nickte mit einem Blick auf den Kompass. „Klar, sie kommen von Osten, aus dem dunklen Abendhimmel. Und zu hören sind sie auch schon. Muss eine ganze Menge sein.“

Es war auch eine ganze Menge. Die Radar-Operators der großen Schiffe meldeten 36 Echos. Das Motorengebrumm der sich nähernden Kampfflugzeuge hatte etwas Bedrohliches; etwas, was eine Gänsehaut erzeugte wie ein eisiger Hauch. Um 20:45 Uhr, als die Maschinen auf den Konvoi eindrehten und tiefer gingen, eröffnete der Backbord vorauslaufende Zerstörer das Feuer. Sofort fielen die Schlachtschiffe und die Kreuzer in das Abwehrfeuer ein und pflanzten eine dichte Wand explodierender Zonenmunition vor den Angreifern.

„Luftangriff während der Dämmerung zu erwarten. Flugabwehrbereitschaft herstellen!“

Oberkommando der Nordatlantikflotte an alle Konvoi-Schiffe

„Deutsche, Sir.“ Lieutenant Barton hatte den Widerschein der Explosionsblitze in den verglasten Bugkanzeln erkannt. „Heinkel 111 und Ju 88, alle mit Torpedos unter dem Rumpf.“

Er musste schreien, um sich verständlich zu machen. Das harte Krachen der Geschütze, das Hämmern der Maschinenkanonen und das hektische Rasseln der Oerlikons, dazu das Aufheulen der PS-starken Jumo-Motoren beim Hochziehen aus dem Tiefflug – das alles vereinigte sich zu einer infernalischen Lärmorgie, die jedes Wort von den Lippen riss. Lauter noch der jubelnde Aufschrei, als eine Ju 88 mit brennenden Tragflächen in die See stürzte. Unmittelbar darauf eine zweite, die ebenfalls brennend aufs Wasser prallte. Sirenen und Typhons heulten durch die beginnende Nacht

AUSGEZEICHNET: Für seinen Einsatz im Unternehmen „Pedestal" ehrte die britische Führung den Flugzeugträger *HMS Indomitable* mit den „Battle Honors Malta Convoys 1942"
Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

und ließen die Dampfer mit einem Schwenk den erkannten Torpedolaufbahnen ausweichen. Dann war der Spuk vorbei. Die letzten Bomber zogen hoch in den dunklen Himmel, immer noch verfolgt von den zuckenden Leuchtspurbahnen der Maschinenwaffen. Die Kanoniere lüfteten ihre Stahlhelme und wischten sich die schweißnassen Gesichter. Geschafft. Sie hatten ohne eigene Verluste den Angriff abgewehrt.

„Von Flaggschiff, Sir: Feindmaschinen im Anflug in Peilung 0-3-0 Grad."

„Alarm! Flak auf Station!"

Die Nacht war ruhig verlaufen, aber am frühen Morgen des 12. August riefen die Alarmglocken die Kanoniere wieder an die Geschütze. Sie kauten noch an ihren Frühstücks-Sandwiches, die sie in der Messe hastig zusammengerafft und mitgenommen hatten, während sie die Patronenrahmen und Magazine in die Rohre rammten. Aufheulende Merlin-Motoren hallten von den Trägern herüber, wo eine Staffel Hurricanes vom Flugdeck abhob.

„Leichte Flak klar, Sir."

„Flakstand achtern klar, Sir."

Obwohl ihm nicht danach zumute war, konnte sich Lieutenant Barton ein Grinsen nicht verkneifen. Die Tankerleute hatten schon den Umgangston der Navy angenommen. Gut so, dachte er, das vereinfacht die Sache; dann richtete er seine Aufmerksamkeit nach Backbord voraus. Von dort mussten sie kommen, und um 9:05 Uhr vernahm er das tiefe Dröhnen der feindlichen Bombermotoren. In großer Höhe flogen sie an, in enger Formation und klar zu erkennen vor dem hellen Morgenhimmel.

„19 Ju 88, Sir." Der Lieutenant konnte eine leichte Unruhe nicht verbergen. „Die können eine Menge wegstecken, habe ich mir sagen lassen. Dürfte ein heißer Morgen werden, Sir."

„Aber nicht nur für uns", entgegnete Kapitän Mason und deutete hoch in den Himmel. „Sehen Sie mal da oben!"

„Donnerwetter, ja." Jetzt bemerkte Barton auch die eigenen Jäger. Hoch über dem Bomberverband hatten sie sich in den Himmel geschraubt und formierten sich jetzt zum Angriff. Zu spät bemerkten die Bomber die Hurricanes, die wie im Flugtraining aus ihrer überhöhten Position in die Tiefe stürzten und mit kreischenden Motoren durch den geschlossen fliegenden Kampfverband jagten. Das Hämmern ihrer Maschinenkanonen war auf den Schiffen deutlich zu hören. Begeisterte Rufe von den Geschützständen, als eine Ju mit brennendem Motor versuchte zu entkommen. Eine andere stürzte ins Meer, während die Jäger aus dem Sturz wieder hochzogen und sich erneut den Bombern entgegenwarfen. Nachdem zwei weitere Jus vom Himmel geholt wurden und andere qualmend ausscherten, löste sich die Formation auf. Die Deutschen drehten ab und warfen ihre Bomben ins Meer, weitab vom Konvoi. Wieder ein erfolgloser Angriff, der die Luftwaffe sechs Maschinen kostete.

„Und wir haben nicht einen Schuss abgegeben", freute sich der *Ohio*-Kapitän mit einem Blick auf die Hurricanes, die mit wackelnden Tragflächen ihren Träger anflogen.

„Gut so, Sir", nickte der Lieutenant. „Die Munition werden wir noch brauchen. So schnell geben die Jerries sicher nicht auf."

„Signal vom Flaggschiff, Sir: U-Boot-Alarm!"

Zwei Zerstörer an der Steuerbordseite waren losgeprescht, mit dumpfen Detonationen aus der Tiefe stiegen hohe Wasserberge aus ihrem Kielwasser, jedoch ohne sichtbares Ergebnis. Nur zwei Stunden später das Gleiche: Ortung, losjagende Zerstörer, Wasserbomben. Aber keine Kommandantenmütze, die aus den schäumenden Strudeln hochkam.

„Irgendwie auch Munitionsverschwendung."

„Würde ich nicht sagen, Sir", widersprach Barton. „Das U-Boot wird in die Tiefe gezwungen und kann uns so nicht mehr folgen. Dazu ist der Konvoi zu schnell."

Die nächste Stunde verging, ohne dass sich Bemerkenswertes ereignete. Dann, als die Vormittagswache sich schon auf die Ablösung freute, wurde wieder ein Luftangriff gemeldet. Schwarze Rauchfahnen vom eigenen Jagdschutz abgeschossener Feindflugzeuge kündigten ihn an, ebenso das Flakfeuer des weit vorauslaufenden Zerstörers *Ashanti*. Mit urweltlichem Krachen griff jetzt auch die schwere Artillerie der Schlachtschiffe in das Abwehrfeuer ein. Weniger mit den Flugzeugen als Ziel, sondern die See davor. Die gewaltigen, masthohen Wassersäulen beim Aufschlag der 40,6-cm-Granaten konnten durchaus ein tieffliegendes Flugzeug zum Absturz bringen.

Dem erfolglosen Angriff folgte ein zweiter mit 41 Torpedobombern von der Backbordseite, während gleichzeitig 21 Maschinen an Steuerbord gemeldet wurden. Durch zielgenaues Abwehrfeuer konnten die Angreifer auf Abstand gehalten werden, sodass sie ihre Torpedos zu früh lösten und die Dampfer auswichen.

„Stukas, Sir!" Mit blassem Gesicht wies Lieutenant Barton auf die 20 schwarzen Silhouetten mit den geknickten Tragflächen, die von Osten heranflogen. Seine Stimme bebte ein wenig. „Jetzt wird's eng!"

„Ja, ich weiß, Lieutenant. Auf drei Yards genau."

Dann waren sie über dem Konvoi, die Junkers Ju 87. Rotte für Rotte kippte über die linke Tragfläche ab und stürzte mit heulenden Sirenen dem Meer entgegen. Die Piloten zielten mit der ganzen Maschine, und sie zielten gut. Die *Nelson* wurde von den Wassersäulen regelrecht eingegabelt und auch dort, wo die *Rodney* lief, zeigten sich nur noch hochsteigende Geysire. Doch dann wurden sie wieder sichtbar, stießen mit schäumender Bugsee und aus unzähligen Rohren feuernd aus den Aufschlägen heraus.

„*Deucalion* funkt, Sir: Nahtreffer – Abteilung I halb vollge-



U-BOOT-OPFER: Auf seiner achten Unternehmung versenkte U 73 unter Kapitänleutnant Helmut Rosenbaum die 22.600 Tonnen große *Eagle* durch vier Torpedos Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

laufen – Abteilung II vollgelaufen – Schotten halten."

„Wo läuft die *Deucalion*?"

„Spitzenschiff der Backbordkolonne, Sir. Zerstörer läuft schon zur Hilfeleistung."

Also schwamm der Dampfer noch. Ohnehin erstaunlich, dass bei einem Luftangriff mit 92 Maschinen lediglich ein Schiff beschädigt wurde. Aber immerhin war es so beschädigt, dass es sich zur afrikanischen Küste schleppen musste. Die Jäger und die Flak hatten dagegen elf Abschüsse zu verzeichnen. Aber der Tag war noch nicht zu Ende.

Zwei Angriffe italienischer U-Boote wurden durch die Zerstörer vereitelt, wobei das U-Boot *Cobalto* durch Rammstoß versenkt wurde. Doch dann traf es die Geleitsicherung bei einem deutsch-italienischen Luftangriff um 18:35 Uhr auf der Höhe von Bizerta, der mit wütendem Flakfeuer empfangen wurde. Im Inferno krachender Bomben und donnernder Geschütze riss ein Torpedo dem Zerstörer *Foresight* das Heck weg, der Träger *Indomitable* meldete drei Bombentreffer und Brände auf dem Flugdeck.

Doch damit nicht genug. In diese Lärmorgie mischte sich auch noch das Heulen herabstürzender Stukas. Und die stürzten sich auf den Träger, der völlig unter dem Wasservorhang detonierender Bomben verschwand. Als er wieder sichtbar wurde, war sein Flugdeck ein einziges Flammenmeer. Der Kreuzer *Charybdis* eilte als Flakschutz herbei, während Zerstörer längsseit gingen und sich an den Löscharbeiten beteiligten. Am Ende war der Träger so beschädigt, dass er nur noch 13 Knoten laufen konnte und für den Flugbetrieb und damit auch für den Geleitschutz ausfiel. Ausgerechnet jetzt drehte Admiral Syfret mit seinen schweren Einheiten befehlsgemäß ab und lief zurück nach Gibraltar.

„Als ob eine Glucke ihre Küken verlässt." Kapitän Mason blickte nachdenklich hinter den nach Westen laufenden Schiffen her. „Bisher haben wir ja unverschämtes Glück gehabt. Aber nun?"

„Syfret kann nicht anders, Sir", beschwichtigte Barton. „Mit seinen Dickschiffen kann er in der Enge zwischen Kap Bon und Pantelleria nicht operieren. Da hat er einfach nicht genug Seeraum."

„Trotzdem", beharrte der Kapitän. „Mit den Dickschiffen und dem Träger wäre mir wohler. Solange die bei uns waren, haben wir kein Schiff verloren."

„Das ist so nicht richtig, Sir." Der Erste Offizier Gray kam aus dem Funkraum. „Eben kam die Meldung durch, dass die *Deucalion* von einem Lufttorpedo versenkt worden ist."

„Flaggschiff signalisiert, Sir: Positionen einnehmen!"

Für die nur 37 Seemeilen breite Durchfahrt zwischen Kap Bon und Pantelleria formierte sich der Konvoi wieder zu zwei Marschsäulen. Die Nahsicherung Admirals Buroughs mit vier Leichten Kreuzern und elf Zerstörern setzte sich an die Spitze und dampfte in die rasch fortschreitende Dunkelheit.

„Noch 150 Meilen bis Malta." Der Erste Offizier blickte auf seine Taschenuhr. „Mit etwas Glück könnten wir in der Morgendämmerung am Ziel sein."

„Könnten wir", echote der Kapitän. „Aber es wird immer dunkler und es würde mich nicht wundern, wenn …"

In diesem Augenblick zerschnitt ein greller Blitz das Dunkel. Eine Druckwelle huschte über die Brücke der *Ohio*, gefolgt von der krachenden Torpedodetonation. Unzählige Augenpaare richteten sich auf den Kreuzer *Nigeria*, der mit zunehmender Schlagseite liegenblieb. Doch schon blitzte und donnerte es erneut und diesmal war es der Kreuzer *Cairo*, dem der Torpedo ins Heck krachte.

„Stahlhelme auf!", schrie der Dritte Offizier Stephen. „Wenn noch mehr Torpedos in dem Fächer sind."

Zu spät! Der Torpedotreffer erschütterte die *Ohio* bis in den letzten Spant und riss die Offiziere von den Beinen. Eine gewaltige Flammensäule schoss mittschiffs hoch, glühende Eisenteile und Kaskaden von Wasser stürzten an Deck. Alles Licht im Schiff erlosch, die Schraube stand. Kapitän Mason rappelte sich hoch; über das Mittelschiff nach achtern blickend, sah er nur noch Feuer. Er griff das Telefon zum Maschinenleitstand: „Hier Brücke, Kapitän. Feuer im Schiff, Maschinenraum räumen!"

„Eben kam die Meldung, dass die *Deucalion* von einem Lufttorpedo versenkt worden ist"

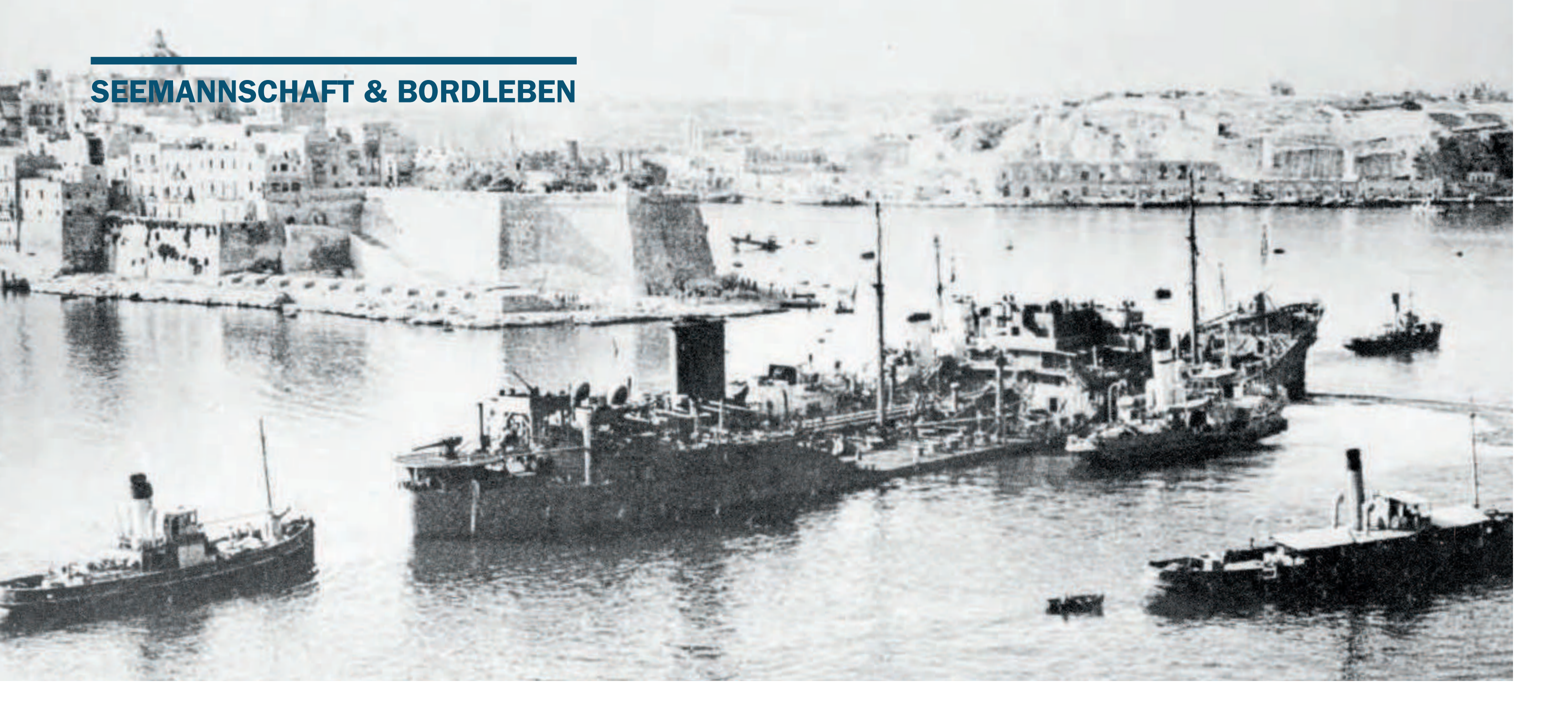
Der Erste Offizier Gray zu Kapitän Mason

Von achtern vernahm er das Knallen der Bofors. Er wunderte sich – worauf schoss die denn? Dann drang das Kreischen hochtouriger Jägermotoren an seine Ohren und das Pfeifen herabfallender Bomben. Donnernd wuchs neben der Bordwand eine Sprengsäule in den Himmel, der Explosionsdruck rüttelte an seinem Schiff, aber er hatte das Gefühl, als habe die Druckwelle auch das Feuer eingedämmt. Er lief nach achtern, wo einige Männer schon die Rettungsboote bemannten. „Los, raus da!", brüllte er. „An die Arbeit!"

Die Männer gehorchten, griffen sich Feuerlöscher und gingen „an die Arbeit". Weitere Bomben pfiffen herab, detonierten nahe beim Schiff und halfen so ungewollt mit beim Feuerlöschen. Auf dem Weg zur Brücke schlugen Mason aus dem offen stehenden Pumpenraum Flammen entgegen. Hier hatte die Explosion das Schott weggesprengt.

„Feuerlöscher her! Dalli!"

Bald war an Bord auch das letzte Feuer erstickt und der Kapitän war sicher, dass sein Schiff bis Malta durchhalten würde. Schließlich hatte die Werft extra für diese Fahrt die komplette Maschinenanlage auf Gummi gelagert und alle wichtigen Dampfrohre mit Holz und Stahl ummantelt. Sie



AM ZIEL: Der schwer mitgenommene Tanker *Ohio* war noch in der Lage, den größten Teil seiner gebunkerten 12.000 Tonnen Diesel und Kerosin zur belagerten Insel Malta zu bringen
Foto: National Maritime Museum London

mussten es einfach schaffen, zu viel hing davon ab. Er horchte auf, als Artilleriesalven über das Wasser hallten.

„Die *Cairo* wird versenkt, Sir. War nicht mehr zu halten. Die *Nigeria* konnte durch Gegenfluten wieder aufgerichtet werden und läuft schon zurück nach Gibraltar."

Auf der Brücke schnarrte das Telefon zum Maschinenleitstand, Chefingenieur James Wyld meldete sich: „Maschine ist soweit okay, die Explosion hatte das Feuer ausgeblasen. Eine halbe Stunde noch, dann haben wir wieder ausreichend Dampfdruck. Und Strom gibt's auch gleich wieder."

„Danke." Mason bat Wyld herauf, und gemeinsam stellten sie die Schäden fest: ein 56 Quadratmeter großes Leck in der Bordwand, durch das der Tanker ständig Öl verlor, Mutterkompass und Magnetkompass zum Teufel, ebenso die Ruderleitung zum Heck. „Aber da haben wir schon eine Telefonleitung von der Brücke zum Handruderstand achtern klarbekommen."

„Okay, Sie übernehmen den Ruderstand, Mr. Gray!"

Die Navigation in der Dunkelheit und ohne Kompass würde schwierig werden, zumal auch der Konvoi durch zweimaligen Kurswechsel in Unordnung geraten war. Einige Kapitäne hatten im Gefechtslärm die Schallsignale des Flaggschiffes nicht mitbekommen, und so zog sich der Konvoi über mehrere Meilen auseinander.

In dieses Chaos stießen um 20:35 Uhr 20 deutsche Ju 88 hinein. Im Tiefflug kamen sie herangebraust, und infolge der weit verstreuten Schiffe blieb das sonst so massive Flakfeuer aus. Als Erstes traf es die *Brisbane Star*, wo der Torpedo die Bordwand aufriss. Steuerlos trieb der 11.100-Tonner quer zur Fahrtrichtung und die folgende *Empire Hope* musste stoppen, um eine Ramming zu vermeiden. Ein leichtes Ziel für die Ju 88. Bombentreffer setzten die an Oberdeck gestauten Fässer mit Flugbenzin in Brand und im Nu stand der Dampfer in hellen Flammen. Dann erwischte es die *Clan Ferguson*. Von mehreren Bomben zugleich getroffen, explodierte der 7.300-Tonner in einem grellen Feuerpilz. Danach war er einfach von der See verschwunden.

„Großer Gott!", entsetzte sich Kapitän Mason angesichts dieses Ausmaßes an Vernichtung. „Und wir sind noch längst nicht in Malta."

Ein Telefon schnarrte, jemand hob ab. „Der Chief, Sir. Meldet Dampfdruck wieder okay und geht mit der Maschine an."

Kapitän åMason entschloss sich, allein weiterzulaufen, und zwar dicht unter der tunesischen Küste. So hoffte er, nach Malta durchbrechen zu können. Er blickte kurz hoch, als weit voraus ein orangefarbener Blitz aufflammte und Sekunden später der Donner gegen sein Schiff prallte. „Wieder einer weniger", murmelte er, doch dann hörte er die Nachricht aus dem Funkraum: „Kreuzer *Kenya* meldet Torpedotreffer Vorschiff, kann aber weiterlaufen und bleibt beim Geleit."

„Gut", sagte er sich, „wir können auch weiterlaufen." Zwar recht schwierig ohne Kompass, aber es ging. Welcher Kurs gerade anlag, wusste natürlich niemand; man orientierte sich nach den Sternen und nach den immer noch brennenden Ölteppichen auf dem Wasser.

„Hallooo …" Mason schreckte hoch, als der Lautsprecher über das Wasser schallte. Der Schatten eines Zerstörers schob sich an Backbord heran. „Ihr müsst auf 120 Grad gehen, wenn ihr den Konvoi erreichen wollt. Oder soll ich euch schleppen?"

„Besten Dank", rief Mason herüber. „Maschine ist okay, aber Kompass ist zum Teufel. Bitte um Führung!"

„Machen wir." Der Zerstörer – es war die *Ledbury* – rauschte vorbei und setzte sich vor. An seinem Heck flammte ein blaues Licht auf, dem die *Ohio* nur noch folgen musste. Erleichtert bemerkte Kapitän Mason, dass auch die Maschine jetzt auf Touren kam und bald schon Umdrehungen für 16 Knoten anzeigte. Dann, gegen 2 Uhr nachts, leuchtete es weit voraus auf. Leuchtfallschirme schwebten herab, Artilleriesalven krachten durch die Nacht.

„Schnellboote", vermutete Lieutenant Barton, und er vermutete richtig. Italienische Schnellboote hatten sowohl den Kreuzer *Manchester* als auch den Frachter *Santa Elisa* torpediert. Danach traf es den 7.700-Tonner *Almeria Lykes*, den der Torpedo mittschiffs auseinanderriss. Es folgten während der bis zum Morgengrauen dauernden Angriffe noch die Frachter *Wairangi* und *Glenorchy*, die beide in Flammen aufgingen, während die ebenfalls torpedierte *Rochester Castle* gehalten werden konnte. Damit fuhren jetzt, 130 Seemeilen vor Malta, von urprünglich 14 Schiffen nur noch fünf im Geleit. Die torpedierte *Brisbane Star* hinkte mit 13 Knoten hinterher und die ebenfalls beschädigte *Ohio* kam von achtern langsam auf.

F

„Flugzeuge in Rot 3-0!"

Sofort richteten sich die Rohre der Flakstände nach Backbord voraus, aber die drei Maschinen, die vor der aufgehenden Sonne vorbeiflogen, waren zu weit entfernt. Wenige Augenblicke später übertönte ein anschwellendes Dröhnen das ferne Brummen: Fünf Ju 88 flogen die *Ohio* von achtern an, flogen aber in zielgenaues Abwehrfeuer hinein und warfen ihre Bomben im Abdrehen ins Meer. Anders die zwölf Ju 88, die sich aus größerer Höhe auf die Schiffe stürzten. Die weit vorauslaufende *Waimarama* wurde von mehreren Bomben getroffen. Feuer breitete sich aus, erfasste die an Deck gestauten Benzinfässer und in einem riesigen Feuerball flog das Schiff in die Luft. Brennendes Benzin bedeckte die Wasseroberfläche.

„Sehen Sie, Sir – die *Melbourne Star* !" Mit weit aufgerissenen Augen starrte Lieutenant Barton auf den vorauslaufenden Frachter, der nicht mehr ausweichen konnte und in die Flammenhölle hineinsteuerte. „Die hat auch Benzin geladen. Gleich geht sie hoch."

Auch Kapitän Mason fühlte, wie sich seine Kopfhaut zusammenzog. Nach bangen Minuten sah er die *Melbourne Star* wieder aus den Flammen herauskommen; zwar etwas angekohlt und mit brennender Farbe an den Bordwänden, aber sonst unversehrt.

„Hart Steuerbord! Um Gottes Willen – hart Steuerbord!" Er hatte noch rechtzeitig gemerkt, dass sie selbst der brennenden Fläche schon viel zu nah gekommen waren. Die Ohio verlor ja auch aus dem geborstenen Tank laufend Öl, und wenn sich das entzündete, dann war's das. Er fühlte schon den Gluthauch des Feuers, sah die Flammenwand immer näher kommen; da endlich gehorchte sein Schiff dem Ruder und drehte an. Wieder mal eine brenzlige Situation, der die brave *Ohio* halbwegs heil entkommen war, aber der schlimmste Angriff stand dem Tanker noch bevor.

„Alarm! Stukas in Rot 4-0!"

Es war 9:25 Uhr, als der Lautsprecher die übermüdeten Männer wieder an die Geschütze rief. Von Sizilien flogen sie an wie ein Schwarm Raubvögel, die Ju 87 und Ju 88. Lieutenant Barton versuchte, sie zu zählen; bei 50 gab er auf. Dann kamen sie mit ohrenbetäubendem Sirenengeheul herabgestürzt und klinkten ihre Bomben aus. Rund um die *Ohio* brach die See auf. Krachende Explosionen, masthoch steigende Wasserberge hoben den Rumpf an und brachen über Decks und Brücke zusammen.

„Nein, das kann nicht sein!" Verstört blickte Lieutenant Barton auf den Chefsteward Meeks, der in diesem Moment mit einem großen Tablett auf der Brücke erschien und seelenruhig Kaffee und belegte Brote verteilte. Das Inferno um ihn herum schien ihn nicht zu kümmern, er bemerkte lediglich zu Kapitän Mason: „Heiße Arbeit, Sir."

Nahtreffer brachten das Schiff zum Taumeln und bliesen die Feuer unter den Kesseln aus. Der Dampfdruck fiel, die Maschinen standen. Und nicht nur die *Ohio*, auch der 10.600-Tonner *Dorset* trieb nach Bombentreffern und mit vollgelaufenem Maschinenraum hilflos in der See – ein gefundenes Fressen für die um 10:50 Uhr angreifenden italienischen Torpedobomber. Aber massives Abwehrfeuer vereitelte auch diesen Angriff.

Um das Öl nach Malta zu bringen, nahm der Zerstörer *Penn* die *Ohio* auf dem Haken, musste aber das Schleppmanöver abbrechen, als weitere Bomber angriffen. Dabei explodierte ein Nahtreffer ausgerechnet dort, wo schon der Torpedo Bordwand und Tank aufgerissen hatte.

„Aus!", resignierte Kapitän Mason. „Das hat uns das Genick gebrochen."

Doch der Tanker war zäh. Er hatte zwar Backbordschlagseite, aber er schwamm. Wieder versuchte die *Penn* mithilfe des Minensuchers *Rye* zu schleppen, bis dann am Nachmittag vier Ju 88 angriffen. Eine Bombe detonierte dicht am Heck und blockierte das Ruder, die zweite durchschlug zwei Decks und detonierte im Kesselraum. Dabei vergrößerte sich auch der Riss in der Bordwand, der Kiel war gebrochen, Achterschiff und Maschinenraum standen unter Wasser. Aber die *Ohio* schwamm immer noch, als wüsste sie, wie wichtig ihre Ladung für Malta war. Zu dieser Zeit liefen die übrig gebliebenen Dampfer *Port Chalmers, Rochester Castle* und *Melbourne Star* gerade in La Valetta ein – drei von 14. Der Vierzehnte, die *Ohio*, lag immer noch draußen und wehrte sich gegen seinen Untergang.

Am anderen Morgen machten die Zerstörer *Penn* und *Bramham* längsseit des Tankers fest. Einer an Backbord, einer an Steuerbord, vorn schleppte der Minensucher. Im Fünf-Knoten-Tempo quälten sie sich vorwärts, wobei die instabile *Ohio* in allen Verbänden knirschte und knackte und jeden Moment auseinanderzubrechen drohte. Ein letzter Angriff deutscher Ju 88 konnte durch intensives Sperrfeuer abgewiesen werden, dann verhinderten die Spitfires von Malta weitere Angriffe. Sie geleiteten auch die *Brisbane Star*, die sich mit zerfetztem und tief im Wasser liegendem Bug vorwärts schleppte und am 14. August 1942 in La Valetta einlief.

„Sehen Sie, Sir, die *Melbourne Star.* – Die hat auch Benzin geladen. Gleich geht sie hoch!"

Doch der Dampfer kam fast unversehrt aus den Flammen

„Noch 45 Meilen bis Malta", stöhnte Kapitän Mason, nachdem er die Mittagshöhe genommen hatte. Seine *Ohio* war mehr Wrack als Schiff, lag wie ein nasser Schwamm im Wasser und hatte kaum noch einen halben Meter Freibord. Die Dünung wusch schon über die Bordwand und er konnte nur hoffen, dass die See nicht gröber würde. Das hätte der angeknackste Kiel nicht mehr vertragen.

Der Nachmittag kam, die Nacht. Eine unruhige Nacht, in der Mason immer wieder vom Knirschen und Kreischen gequälten Stahls hochschreckte und heilfroh war, als am anderen Morgen Hafenschlepper die Arbeit der Zerstörer übernahmen. Kaum noch schwimmfähig, wurde die *Ohio* an dem auf Grund liegenden Hilfstanker *Plumleaf* vertäut, mit dessen Pumpen die Tanks gelenzt wurden – 10.000 Tonnen Dieselöl. Malta war gerettet. Jetzt sackte auch die *Ohio* auf den Hafengrund. ⚓

In der nächsten Ausgabe: Kampfboot M 328 der Kriegsmarine – Einsatz des Minensuchbootes als Artillerieträger an der Ostfront.

„Geschichte ist nicht automatisch Tradition“

Der Kapitän von Potsdam

Seit knapp zwei Jahren ist Kapitän zur See Dr. Jörg Hillmann, Beirat dieser Zeitschrift, für die militärgeschichtliche und sozialwissenschaftliche Forschung und Lehre in der Bundeswehr verantwortlich. Welche Schwerpunkte setzt der Marineoffizier und wie beurteilt er das Traditionsverständnis der Marine?

Von Stephan-Thomas Klose

SCHIFF*Classic:* Seit dem 29. September 2017 sind Sie Kommandeur des Zentrums für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr (ZMSBw) in Potsdam. Welche Aufgaben hat das ZMSBw?

Dr. Hillmann: Wir haben bei den Sozialwissenschaften zahlreiche Untersuchungen im Auftrag des Bundesministeriums der Verteidigung durchzuführen. Dazu gehört beispielsweise die jährliche Bevölkerungsumfrage zur Akzeptanz der deutschen Sicherheitspolitik. Diese Umfrage machen wir seit Jahren mit viel Erfolg, das heißt mit hoher Glaubwürdigkeit und Zuverlässigkeit. Demgegenüber steht die wissenschaftliche Tätigkeit als Ausdruck der Freiheit von Lehre und Forschung. Unsere Sozialwissenschaftler arbeiten völlig weisungsunabhängig.

Auch bei der Militärgeschichte werden wir vom Ministerium beauftragt, beispielsweise Gutachten zu Kasernennamen zu erstellen. Unsere Ergebnisse sind aber weisungsungebunden. Alle fünf Jahre erarbeiten wir gemeinsam mit dem Ministerium und dem wissenschaftlichen Beirat des ZMSBw eine Forschungsweisung, quasi eine Zielvereinbarung über die Schwerpunkte. Die Ergebnisse unserer quellengestützten Analysen sind ebenfalls – und das ist richtig und gut so – weisungsungebunden.

SCHIFF*Classic:* Unter den bislang zwölf Amtschefs und Kommandeuren sind Sie der vierte Marineoffizier. Beeinflusst der persönliche militärische Werdegang die Ausrichtung der wissenschaftlichen Arbeit des ZMSBw? Mit anderen Worten: Gibt es bei Ihnen eine Präferenz für maritime beziehungsweise marinehistorische Themen?



TRADITIONSREICHE DIENSTSTELLE: Die Villa Ingenheim in Potsdam, bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs im Besitz der Hohenzollern, ist Dienstsitz des Zentrums für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr (ZMSBw) Foto: Bundeswehr/ZMSBw

WISSENSCHAFTLER IN MARINE-UNIFORM: Kapitän zur See Dr. Jörg Hillmann ist oberster Historiker der Bundeswehr

Foto: Stephan-Thomas Klose

Dr. Hillmann: Alle Themen der Militärgeschichte haben ihren ganz spezifischen Reiz. Wenn Sie in mein Veröffentlichungsverzeichnis schauen, stellen Sie fest, dass ich meine Doktorarbeit damals über ein ganz anderes Thema geschrieben habe. (*Territorialrechtliche Auseinandersetzungen der Herzöge von Sachsen-Lauenburg vor dem Reichskammergericht im 16. Jahrhundert* – Anmerkung der Redaktion).

Mein Professor sagte zu mir: „Militärgeschichte wird Dich noch Dein Leben lang begleiten. Mach deshalb einmal etwas ganz anderes.“ Ich bin froh, dass ich diese drei Jahre mit einem wirklich intensiven Quellenstudium verbracht habe. Jeder findet bei uns seine Nischen bestimmter Interessenlagen, aber es kommt mir bei unseren Lehrern auf das große Überblickswissen an. Mein Herz schlägt aber für die Militärgeschichte des 20. Jahrhunderts in all ihren Facetten. Besonders spannend finde ich die Zwischenkriegszeit, die letztlich zu dem führte, was 1933 und 1939 passierte; aber auch die Zeit nach 1945 mit den vielen unterschiedlich wirkenden Kräften der Vorgründungsphase.

SCHIFF*Classic*: Ein zentraler Begriff des neuen Traditionserlasses der Bundeswehr ist die „Traditionswürdigkeit“ von Epochen, Ereignissen und Personen der deutschen Geschichte. Wie ist es um die Traditionswürdigkeit von deutschen Marineoffizieren bestellt?

Dr. Hillmann: Für mich steht ein Mann wie Korvettenkapitän Alfred Kranzfelder im Oberkommando der Kriegsmarine an erster Stelle, der eigentlich der einzige Marineoffizier im unmittelbaren Umfeld des 20. Juli 1944 war (siehe *Schiff Classic* 5-2019). Hinzu kommen diejenigen, die in der Völkerrechtsabteilung des OKM an den Vorbereitungen zum Umsturz mittelbar oder unmittelbar beteiligt waren, wie Marineoberstabsrich-



STÖBERN UND LESEN: Mit 250.000 Büchern bei jährlich 4.000 Neuzugängen und 224 laufenden Fachzeitschriften deckt die Bibliothek das gesamte Spektrum moderner militärhistorischer Literatur ab

Foto: picture-alliance/ZB

ter Berthold von Stauffenberg, der Bruder von Claus; also ein ganz kleiner, überschaubarer Kreis.

Das hing sicherlich auch mit dem Trauma von 1918 zusammen: Nie wieder sollte die Marine an einer Meuterei oder einem Umsturz beteiligt sein. Und tatsächlich galt die Marine als der nationalsozialistischste Wehrmachtteil.

SCHIFF*Classic:* Und die Traditionswürdigkeit von herausragenden Persönlichkeiten der Bundesmarine?

Dr. Hillmann: Der Umgang mit den Männern des 20. Juli ist im Traditionserlass sehr deutlich geregelt. Das gilt auch für die Gründerväter der Bundesmarine. Da fallen mir die Namen Friedrich Ruge als erster Marineinspekteur und Rolf Johannesson als erster Befehlshaber der Flotte ein; aber ich denke auch an Admiral Dieter Wellershoff, der als Generalinspekteur die Wende vollzogen hat. Das war eine wesentliche Leistung, die er in herausragender Weise erbracht hat. Gleichwohl geht es immer um die Einzelfallprüfung. Dabei beraten wir als ZMSBw selbstverständlich auch die Marineführung. Das heißt, die Männer des 20. Juli und die Gründerväter der Bundesmarine, aber auch andere bedeutende Persönlichkeiten können nach einer Einzelfallprüfung bedacht werden.

SCHIFF*Classic:* Im Herbst erscheint erstmals eine umfassende Biografie über Hans Langsdorff. Kapitän zur See Langsdorff folgte im Dezember 1939 seinem Gewissen und versenkte das Panzerschiff *Graf Spee* selbst, um seine Besatzung so vor einem möglicherweise sinnlosen Tod zu bewahren. Er selbst wählte den Freitod, um sich und seine Besatzung nicht dem Urteil der Feigheit vor dem Feind auszusetzen. Warum hat sich die deutsche Marine bislang so schwergetan, diesen ungewöhnlichen Offizier angemessen zu würdigen und die Traditionswürdigkeit seiner Person festzustellen?

Dr. Hillmann: Zunächst einmal ist es das große Verdienst von Fregattenkapitän a. D. Kaack, Langsdorffs Lebensgeschichte so intensiv aufgearbeitet zu haben. Daran mangelte es ja bisher. Es gab bis dahin keine systematische Analyse über diesen Marineoffizier und den Untergang des Panzerschiffs *Admiral Graf Spee*. Es gab nur Einzeldarstel-

TRADITION UND MODERNE Der Kommandeur

Kapitän zur See Dr. Jörg Hillmann (56) trat 1982 als Grundwehrdienstleistender in die Bundeswehr ein. Nach Verwendungen als Artillerieoffizier auf dem Zerstörer *Hessen* und Ausbildungsoffizier auf dem Schulschiff *Deutschland* war er Kompaniechef im Wachbataillon Siegburg. Er studierte Geschichte und Sozialwissenschaften an der Universität der Bundeswehr in Hamburg, unterrichtete 1998 bis 2001 als Lehrstabsoffizier für Militärgeschichte an der Marineschule Mürwik und kehrte anschließend als wissenschaftlicher Mitarbeiter an die Universität der Bundeswehr in Hamburg zurück. Weitere Stationen waren das Militärgeschichtliche Forschungsamt (heute ZMSBw), der Stab des Deutschen Militärischen Vertreters zu den Militärausschüssen von NATO und EU in Brüssel, der Führungsstab der Streitkräfte in Berlin und wiederum der Stab des Deutschen Militärischen Vertreters in Brüssel sowie die Europäische Führungsakademie. Danach für kurze Zeit an der Führungsakademie in Hamburg tätig, wurde Jörg Hillmann am 29. September 2017 zum Kommandeur des ZMSBw ernannt.



TONANGEBEND: Der Kommandeur des ZMSBw, hier bei einem Vortrag im April, bestimmt die Schwerpunkte der historischen Bildung in der Bundeswehr Foto: Bundeswehr/ZMSBw

SELBST VERSENKT: Wrack der *Admiral Graf Spee*, deren Untergang am 17. Dezember 1939 in der Mündung des La Plata das Leben der Besatzung rettete Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



TRADITIONSWÜRDIG? Der Kommandant des Panzerschiffes *Admiral Graf Spee* Kapitän zur See Hans Langsdorff rückt wegen seines beispielgebenden Verhaltens wieder stärker in das historische Bewusstsein
Foto: Inge Nedden-Langsdorff

TAKTGEBER: Admiral Dieter Wellershoff, 1986 bis 1991 Generalinspekteur der Bundeswehr
Foto: SZ-Photo/Ulrich Baumgarten





IN VIER MARINEN: Admiral Friedrich Ruge war einer der Gründerväter der Bundesmarine und Autor zahlreicher Schriften
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

lungen auf der Grundlage der Erinnerungsliteratur, die zumeist ein heroisierendes Bild zeichneten.

Durch diese neue Biografie wird es uns möglich sein, einen differenzierten Blick auf die Person Hans Langsdorff zu werfen. Und dann werden wir schauen, wie wir uns zu dieser Person positionieren. Das ist genau die notwendige Einzelbetrachtung, die der Traditionserlass fordert.

SCHIFF*Classic:* Sprechen die historischen Fakten um die Person Hans Langsdorff nicht auch ohne eine wissenschaftliche Aufarbeitung für sich?

Dr. Hillmann: Es ist sicherlich ein beispielgebendes Verhalten, das Langsdorff mit der Rettung seiner Besatzung damals gezeigt hat. Auch sein ritterliches Verhalten gegenüber den Prisengefangenen an Bord seines Schiffes ist unstrittig. Damit wird allerdings noch keine Traditionswürdigkeit begründet. Dennoch finde ich es wichtig, dass dieses beispielgebende Verhalten und die Geschichte um die *Graf Spee* Bestandteile der historischen Bildung sind. Aber nicht alles, was historische Bildung ausmacht, ist auch automatisch Tradition. Das ist der feine Unterschied, den ich immer wieder betone: Nur weil wir uns mit geschichtlichen Verläufen befassen, pflegen wir noch keine Tradition. Das ist ein häufiger Irrglaube.



GRUNDLAGENFORSCHUNG: 140 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind an der Veröffentlichung von jährlich bis zu 30 Publikationen des ZMSBw beteiligt
Foto: Verlag Oldenbourg/De Gruyter

SCHIFF*Classic:* Sie sind Mitglied in zahlreichen Kommissionen, Gesellschaften und wissenschaftlichen Beiräten, darunter auch für die jeweils zweimonatlich im GeraMond Verlag erscheinenden Fachzeitschriften *Militär & Geschichte* und *Schiff Classic*. In welcher Weise nehmen Sie in dieser Funktion Einfluss auf die inhaltliche Ausrichtung?

Dr. Hillmann: Der wissenschaftliche Beirat hat grundsätzlich nur eine beratende Funktion und kann nicht die Redaktionsarbeit übernehmen. Von daher ist es wichtig, dass zwischen Redaktion und wissenschaftlichem Beirat ein vertrauensvolles Verhältnis besteht. Ich erwarte von dem Redaktionsteam, dass es Gespür und Sensibilität dafür entwickelt, wann der Beirat intensiver einzuschalten ist, um sich inhaltlich zu befassen. Der wissenschaftliche Beirat wird nicht beim „Maritimen Panorama" eingeschaltet. Aber bei sensiblen Themen hat der Beirat ein Votum.

SCHIFF*Classic:* Was bedeutet das praktisch? Nennen Sie ein Beispiel.

Dr. Hillmann: Wenn ein Thema zum Nationalsozialismus vergeben werden soll, wird der Beirat zuvor nach Autoren-Vorschlägen gefragt – oder bei der Gesamtgestaltung des nächsten Jahrgangs: Da wird der Beirat selbstverständlich mit einbezogen. Das wird dann in der Redaktionssitzung besprochen. Als Beirat müssen wir wiederum berücksichtigen, dass die Zeitschriften kommerzielle Produkte sind, die sich verkaufen müssen. Aber sie sollten schon im Einklang mit Erkenntnissen der wissenschaftlichen Forschung stehen. Ich habe mich sehr bewusst entschlossen, die Beiratstätigkeit trotz meiner Funktion hier weiterzuführen, weil es mir wichtig ist, diese Form der Informationsarbeit für die Bevölkerung über Medien wie *Militär & Geschichte* und *Schiff Classic* weiterhin zu begleiten. Sie sehen an den Beiträgen in beiden Magazinen, dass auch Vertreter des Hauses dort zu Wort kommen. Das spricht nicht nur für die Seriosität dieses Hauses, sondern es spricht eben auch für die Seriosität von *Schiff Classic*. ⚓



IN LINIE BEI ABUKIR: Fast 300 Jahre dominierten Technik und Taktik der Linienschiffe die Marinegeschichte. Das Bild zeigt eine Szene der Schlacht von Abukir 1798, einem der bekanntesten Linienschiff-Gefechte
Foto: picture-alliance/akg-images

LINIENSCHIFFE: Gepanzerte Kolosse als Vorläufer der Schlachtschiffe

„Wie ein entsetzliches Gewitter“

Mitte des 17. Jahrhunderts bildete sich die Gefechtsanordnung für breitseits mit Kanonen bestückte und sogenannte Linienschiffe heraus, die bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges eine kontinuierliche Weiterentwicklung erfuhren. Nach 1916 gehörten sie schlagartig der Vergangenheit an

Von Peter H. Block



Was der Kommandant eines britischen Linienschiffes über den Anlauf seines Schiffes zu einem Gefecht während der britisch-französischen Kriege (1793–1805) schrieb, war geradezu mustergültig: „Erst als wir das feindliche Schiff passierten und der Rudergänger das Ruder so legte, dass sein Klüverbaum in Höhe unserer Masten kam, wurde die ganze Breitseite auf Bug und Deck des Feindes abgefeuert!" Sein Linienschiff hatte die perfekte Position eingenommen, die feindliche Fregatte sank innerhalb weniger Minuten.

Der Ausdruck Linienschiff (*ship of the line*) kommt, wie so vieles im maritimen Bereich, aus England. Und zwar stammt er aus einer Epoche, in der die Linie noch die klassische Schlachtordnung des Seekrieges darstellte. Die Seetaktik bestand in einem sogenannten Passiergefecht, in dem die beiden feindlichen Linien feuernd aneinander vorüberfuhren, dann wendeten – sofern der Wind dies gestattete –, um anschließend in entgegengesetzter Richtung erneut aneinander vorbeizusegeln und sich die noch nicht abgefeuerten Breitseiten der anderen Schiffsseite in die Rümpfe zu jagen.

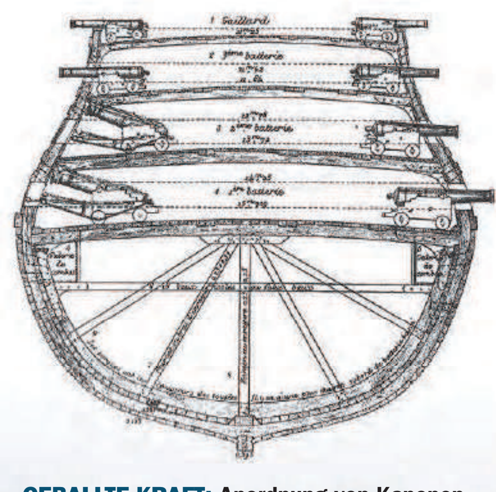
First, second, third ...

So erließ im Jahre 1653 die britische Admiralität eine Anweisung, nach der sich die Schiffe der Royal Navy in einer Schlachtlinie zu ordnen hatten, um ihre Breitseiten voll zur Geltung zu bringen. Voraussetzung für diese Taktik waren Schiffe gleicher Geschwindigkeit und gleicher Armierung und dementsprechend teilte man die Schiffe nach *rates* (Rängen, Klassen) ein. Ein *first rate ship* führte 90 Kanonen und mehr und verdrängte etwa 1.550 Tonnen. Ein *second rate ship* hatte 80 Kanonen und ein Schiff dritten Ranges, ein *third rate ship*, begnügte sich mit 50 Kanonen. Diese Schiffe kämpften jeweils in einer Linie, eben der Kiellinie, und hießen seit dieser Zeit Linienschiffe.

Zur Zeit Nelsons verfügte die Royal Navy über 115 Linienschiffe, die Marine Frankreichs über 86 und Spanien besaß 50 Schiffe dieser Klasse – wobei sie alle vom Begriff Linienschiff des 20. Jahrhunderts noch weit entfernt waren.

Erst der Einsatz von Dampf wandelte sowohl den Schiffsantrieb als auch die Hilfsmaschinen grundlegend. Man war ja nicht mehr vom launischen Wind abhängig, der Flottenbewegungen behindern und Gefechte beeinflussen konnte. Der Schiffsführung allein blieb es überlassen, Geschwindigkeit und Kurse je nach Lage der Dinge zu ändern.

In England baute man als erstes Schiff dieser Art das 1809 vom Stapel gelaufene 70-Kanonen-Segel-Linienschiff *Ajax* für den



GEBALLTE KRAFT: **Anordnung von Kanonen auf einem Vierdecker-Linienschiff (I. Rang)**

Foto: Sammlung GSW

TATKRÄFTIG: **Zur Zeit von Admiral Horatio Nelson (1758–1805) verfügte die Royal Navy über 115 Linienschiffe, die England konkurrenzlos machten**

Foto: picture-alliance/Glasshouse Images



Dampfantrieb um, ehe die Engländer es dann im Jahr 1846 als Schrauben-Linienschiff ausdockten. Nachdem das Schiff seine Seetüchtigkeit unter Beweis gestellt hatte, war die neue Antriebstechnik auch in der konservativen Royal Navy nicht mehr aufzuhalten. Bereits 1854 besaßen England und Frankreich zahlreiche fertige oder im Bau befindliche dampfgetriebene Schrauben-Linienschiffe.

NEUARTIG: **Das hochseefähige Turmschiff *Thunderer*, mit dem die Engländer den Übergang vom Segel auf Dampf umsetzten**
Foto: picture-alliance/Liszt Collection

Taktgeber Artillerie

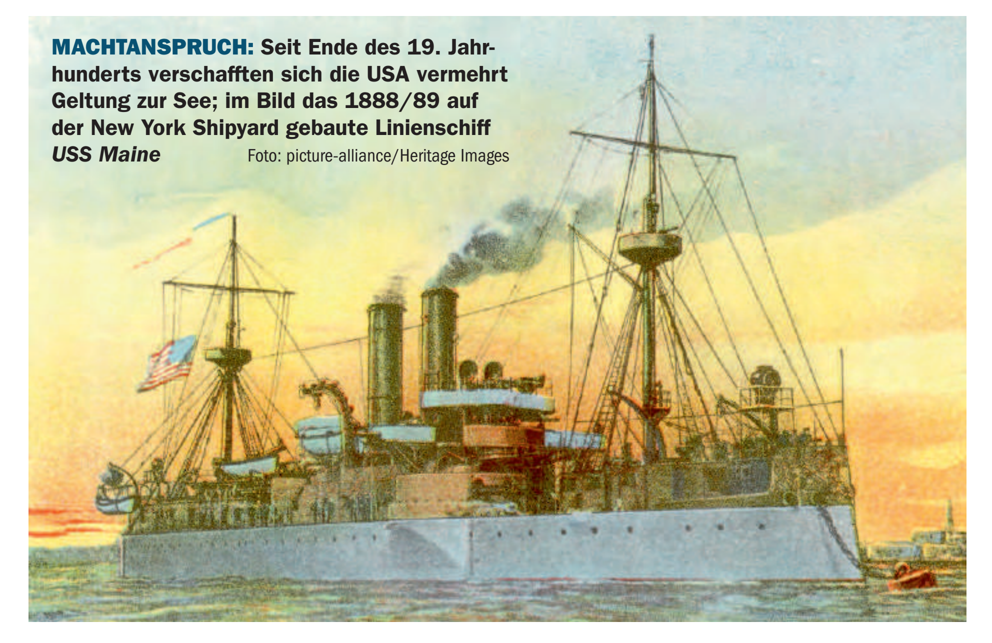
Parallel hierzu entwickelte sich die Schiffsartillerie, die nach jahrhundertelanger Stagnation seit Beginn des 19. Jahrhunderts erst langsam, dann aber immer schneller voranschritt. Ein erster, wichtiger Schritt zum modernen Linienschiff vollzog sich 1822 an Land, wo der französische Artillerie-Oberst Henri Paixhans eine Schrift über den Gebrauch neuartiger Sprenggranaten auf See veröffentlichte. Bereits zwei Jahre darauf führte die französische Marine ein neues Geschütz ein, das solche Sprenggranaten verschießen konnte – eine Haubitze oder Bombenkanone mit langem, konisch verlaufendem Rohr, die sowohl Vollkugeln als auch mit Zeitzündern versehene, kugelförmige Sprenggranaten verschoss. Diese besaßen zwar keine hohe Durchschlagskraft, lösten aber bei den hölzernen Schiffen verheerende Brände aus.

Schlagabtausch

Zwar gab es schon seit dem 17. Jahrhundert eine ähnliche Marinewaffe in Form von Mörserbomben, doch Paixhans' Verdienst war es, das Prinzip der Verzögerungszündung – die Sprengladung zündete mittels einer Brandröhre erst nach dem Eindringen ins Schiffsinnere – auf die Geschosse langrohriger Schiffsgeschütze anzuwenden.

Die anderen großen Marinen griffen die Idee auf und konstruierten ab 1838 neue Schiffsgeschütze, mit denen solche Sprenggranaten verschossen werden konnten. Das wiederum führte zum Bau von Panzerungen; ebenfalls eine Anregung Paixhans', der schon 1824 empfohlen hatte, Schiffe mit Eisenplatten zu schützen. Die unvermeidliche Folge waren immer leistungsfähigere Geschütze, um diese Panzerungen durchschlagen zu können. Dabei gingen die Geschützbauer zum Hinterlader mit gezogenem Rohr

BRITANNIA RULE THE WAVES: **In der Seeschlacht bei Kap Trafalgar 1805 standen sich schwere Segel-Linienschiffe letztmals in großer Anzahl gegenüber (15 spanische, 18 französische gegen 26 englische)**
Foto: picture-alliance/Glasshouse Images



MACHTANSPRUCH: **Seit Ende des 19. Jahrhunderts verschafften sich die USA vermehrt Geltung zur See; im Bild das 1888/89 auf der New York Shipyard gebaute Linienschiff *USS Maine*** Foto: picture-alliance/Heritage Images

über, der ausschließlich für Langgeschosse bestimmt war; durch die längliche Form konnte eine hohe Auftreffwucht erzielt werden, da sich diese Wucht über die Geschossspitze auf einen Punkt konzentrierte.

Optimierungen

Der Schwede Martin von Wahrendorff und der Brite William Armstrong schnitten in die Seelenwand des Geschützrohres spiralförmige Züge ein, versahen die Granaten mit einem Bleimantel und schossen sie regelrecht in die Züge hinein. Dadurch erhielten die Geschosse auf ihrem Weg durch das Rohr einen Drall, der ihren Flug stabilisierte und sicherstellte, dass sie im Ziel auch mit der Spitze auftrafen. Die Folge war wieder der Konkurrenzkampf zwischen Panzer und Artillerie, an dessen Endpunkt der heute bekannte Typus Linienschiff stehen sollte.

Stärkere Geschütze erforderten stärkere Lafettierungen, die altbewährten Brooktaue konnten die gewaltigen Rückstöße nicht mehr auffangen. Man konstruierte Rahmenlafetten, bei denen das Geschütz nach dem Schuss auf einer nach hinten erhöhten Gleitbahn zurücklief, Bahnenlafetten mit Rücklaufbremse und schließlich die auf Plattformen drehbare Lafette in Mittschiffsaufstellung. Von dort war es nur noch ein kleiner Schritt bis zum drehbaren Geschützturm mit seinem großen Seitenrichtbereich. Das bedingte aber einen Verzicht auf die Segeltakelage, die es trotz des Dampfantriebs immer noch gab.

Nachdem sich der Dampf als Schiffsantrieb durchgesetzt hatte, ließ die Royal Navy 1869 mit der *Devastation* und der *Thunderer* die ersten hochseefähigen Turmschiffe bauen. Die 9.480 Tonnen verdrängenden Schiffe waren mit vier 30,5-Zentimeter-Vorderladern in zwei Doppeltürmen armiert und mit einem 305 Millimeter starken Gürtelpanzer auch gut geschützt. Der große Seitenrichtbereich der Turmgeschütze hob zunächst den Zwang der Linie auf, ließ die Linientaktik aber mit Einführen der Torpedowaffe wieder aufleben. Die neuen Unterwassergeschosse bedingten größere Gefechtsentfernungen zwischen den kämpfenden Flotten – der 1873 gebaute Nordenfeldt-Torpedo hatte eine Reichweite von 3.200 Metern – und dadurch gewann das Breitseitfeuer der schweren Artillerie wieder an Bedeutung.

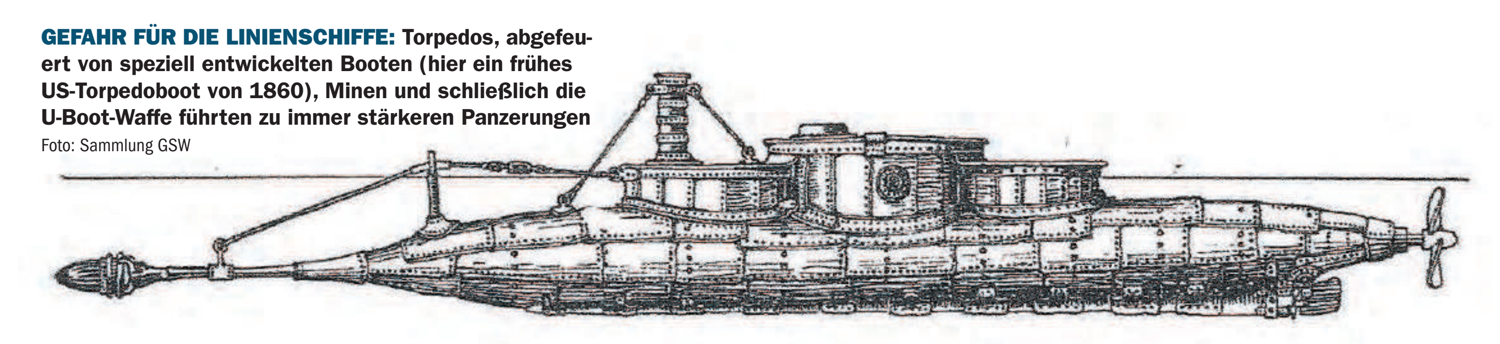
Das bisher gebräuchliche Schwarzpulver mit seinen hohen Rückständen im Rohr wurde verdrängt vom langsam abbrennenden, prismatischen Pulver, welches das Geschoss auf seinem Weg durch das Rohr vorantrieb. Um dieses neue Treibmittel voll auszunutzen, konstruierte man längere Geschützrohre und erreichte so eine höhere Mündungsgeschwindigkeit, größere Reichweite und entsprechend höhere Auftreffwucht.

Krupp vorn dabei

Zugleich verbesserte man das Panzermaterial. Waren bisher schmiedeeiserne Platten oder Platten aus Walzeisen in Gebrauch, so begann ab 1890 der von den Firmen Simpson (USA), Harvey (England) und Krupp entwickelte Nickelstahl seinen Siegeszug. Krupp ging noch weiter und erfand ein Verfahren, bei dem sich der Stahl durch Zugabe von Kohlenstoff an der Oberfläche härtete. Dadurch blieb der Kern des Panzers zäh, die Oberfläche hingegen bekam eine extreme Härte. Die größere Festigkeit dieses Stahls gestattete beträchtliche Gewichtsreduktionen, da die Panzerung trotz dünnerer Platten eine wesentlich höhere Widerstandsfähigkeit besaß.

Aus diesen Gegebenheiten heraus – Maschinenantrieb ohne störende Takelage, moderne Hinterladergeschütze und eine Panzerung, die den Namen auch verdiente – entwickelte sich ein Kriegsschifftyp, der in allen bedeutenden Marinen die gleichen Wesenszüge trug: das Linienschiff. Linienschiffe gab es zwar schon länger, aber erst die Einheiten ab der Stapellaufjahre 1891/92 konnten mit Fug und Recht auch als solche bezeichnet werden. Kampfstarke, für den Einsatz in der Schlachtlinie gut gepanzerte Schiffe mit leistungsfähigen Geschützen und zuverlässigem Maschinenantrieb.

Nur musste man jetzt der neuen Torpedowaffe Rechnung tragen. Der rasante Fortschritt im Torpedowesen hatte zum Bau von Torpedobooten geführt – kleine, etwa 150 Tonnen verdrängende Boote mit drei Torpedorohren. Zur Abwehr dieser mehr als 20 Knoten schnellen Boote modifizierte man die Artillerie der Linienschiffe umfassend. Die großen Kaliber traten zunächst in den Hintergrund zugunsten von Schnellfeuer- oder Schnellladekanonen (SK), die trotz ihres geringeren Kalibers infolge längerer

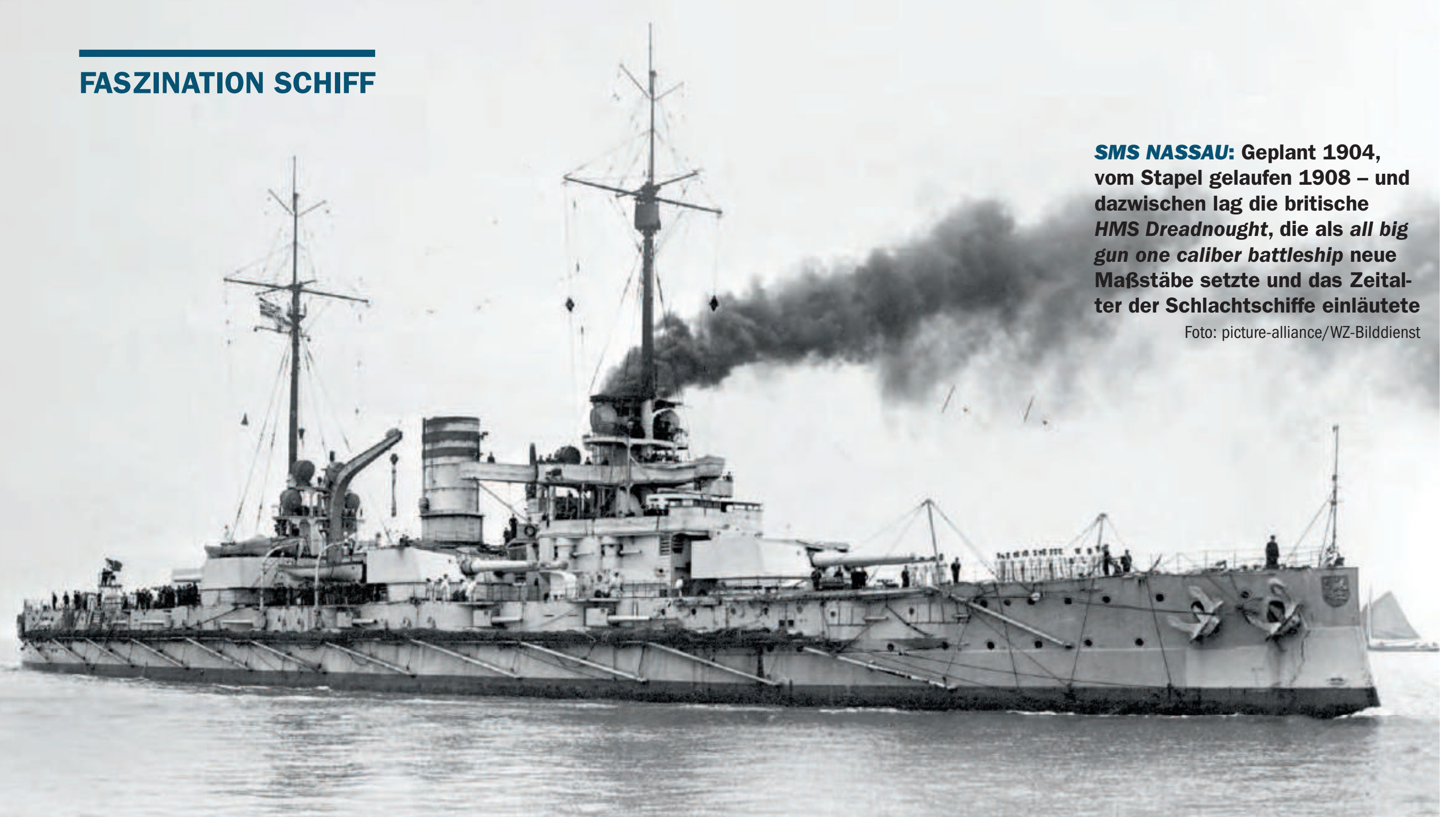


GEFAHR FÜR DIE LINIENSCHIFFE: **Torpedos, abgefeuert von speziell entwickelten Booten (hier ein frühes US-Torpedoboot von 1860), Minen und schließlich die U-Boot-Waffe führten zu immer stärkeren Panzerungen**
Foto: Sammlung GSW



RUSSISCHES AUSRUFEZEICHEN: Das unter anderem mit vier 30,5-Zentimeter-Geschützen armierte Linienschiff *Potemkin* – fälschlicherweise Panzerkreuzer genannt – schrieb während der Revolution 1905 Geschichte Foto: picture-alliance/Heritage Images

BEGINNENDER WETTLAUF: Die *Braunschweig*-Klasse (*Braunschweig, Elsass, Hessen, Preußen, Lothringen*) reagierte mit ihren 28-Zentimeter-Geschützen auf die Artillerieschübe internationaler Marinen
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



***SMS Nassau*: Geplant 1904, vom Stapel gelaufen 1908 – und dazwischen lag die britische *HMS Dreadnought*, die als *all big gun one caliber battleship* neue Maßstäbe setzte und das Zeitalter der Schlachtschiffe einläutete**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Rohre und nachdrücklicher wirkender Treibladung große Durchschlagskraft und eine schnelle Schussfolge besaßen.

Größenmäßig pendelten sich die Linienschiffe um die Jahrhundertwende bei 14.000 Tonnen ein, während die deutsche wie auch die amerikanische Marine kaum über 13.000 Tonnen hinausreichten. Und man ging dazu über, Linienschiffe in Serie zu bauen, was gemeinsam mit der Größenentwicklung den Vorteil der besseren Durchkonstruktion und geringerer Baukosten hatte und den taktischen Zusammenhalt der Linienschiffs-Geschwader förderte.

Deutschland wird Seemacht

Hatte man in Deutschland die vier 1890 gebauten Schiffe der *Brandenburg*-Klasse noch als Panzerschiffe eingestuft, führte die Marine mit der *Kaiser*-Klasse die Bezeichnung Linienschiff wieder ein, die sie dann auch rückwirkend auf die *Brandenburg*-Klasse anwandte. Aus dieser Klasse herausgewachsen, zeigte sich mit *Kaiser Friedrich III.* der Typ des modernen Linienschiffes: vier 24-Zentimeter-Geschütze in zwei Doppeltürmen vorn und achtern, dazu eine starke Mittelartillerie mit 18 15-Zentimeter- und zwölf 8,8-Zentimeter-Geschützen.

Ein 305 Millimeter starker Gürtelpanzer bot ausreichend Schutz vor Torpedos und die Dreifach-Expansionsmaschinen sorgten mit 14.000 PSi auf drei Wellen für 17 Knoten (31,5 km/h). Die fünf Schiffe dieser Klasse ebneten Deutschland den Weg in die Reihe der großen Seemächte.

Die vier Jahre später folgenden fünf Schiffe der *Wittelsbach*-Klasse zeigten keine wesentlichen Änderungen und bedeuteten für die deutsche Marine keinen Schritt vorwärts, bezüglich der Artillerie eher einen Schritt zurück. Während die anderen Marinen am Kaliber 30,5 Zentimeter festhielten und die *Brandenburg*-Klasse noch mit 28-Zentimeter-Rohren ausgestattet wurde, blieb man bei der *Kaiser*- und der *Wittelsbach*-Klasse zunächst beim Kaliber 24 Zentimeter. Zum einen war dieses Kaliber das größte, das für Schnellladegeschütze infrage kam, zum anderen hoffte man auf die panzerbrechende Wirkung massierter Mittelartillerie bei den in der diesigen Nordsee geringen Gefechtsentfernungen.

ZAHLREICHE NEUERUNGEN

Mit den neuartigen Sprenggeschossen, Hinterladergeschützen, Panzerungen der Schiffsaußenhaut sowie drehbaren Geschütztürmen erfuhr das Linienschiff immer schnellere Wandlungen. Die Gefechtstaktik der Linienschiffe war damit überholt

Erst mit den 28-Zentimeter-Schnellladekanonen gingen die Deutschen bei den 1901 beziehungsweise 1904 gebauten Linienschiffen der *Braunschweig*- und *Deutschland*-Klasse auf dieses Kaliber über, es blieb aber bei zwei Doppeltürmen zugunsten massierter Mittelartillerie. Die Kosten für den Bau eines Linienschiffes beliefen sich bei der *Wittelsbach*-Klasse auf 22,36 Millionen Mark, wovon 16,65 Millionen Mark auf Schiff und Maschinen fielen, fünf Millionen Mark auf die Artillerie und 710.000 Mark auf die Torpedoausrüstung.

Mit den jeweils vier Linienschiffen der *Nassau*- und *Helgoland*-Klasse machte die Marine den Sprung zum Großkampfschiff. Die schwere Artillerie stand in sechs Doppeltürmen in Hexagonalaufstellung auf einem durchlaufenden Oberdeck, sodass jeweils vier Türme nach einer Seite feuern konnten. Dabei stattete man die *Helgoland*-Klasse schon mit 30,5-Zentimeter-Schnellladekanonen aus. Die Baukosten betrugen je Schiff rund 46 Millionen Goldmark. Alle acht Schiffe fochten, ihrer Bestimmung gemäß, in der Schlachtlinie vor dem Skagerrak am 31. Mai/1. Juni 1916. Dabei erhielten *Nassau* zwei, *Westfalen*, *Rheinland* und *Helgoland* je einen Artillerietreffer.

Ein Novum in der Armierung erfuhren die vier 1913/14 vom Stapel gelaufenen Linienschiffe der *König*-Klasse. Erstmals in der deutschen Marine fuhren sie je zwei 30,5-Zentimeter-Doppeltürme vorn und achtern in überhöhter Aufstellung, ein fünfter Turm stand mittschiffs zwischen den beiden Schornsteinen, sodass eine Breitseite aus allen zehn Rohren möglich war.

Die überhöhte Aufstellung wählte man auch für die noch fertiggestellten Linienschiffe *Baden* und *Bayern*, nur dass die Marine hier zum 38-Zentimeter-Kaliber überging. Das waren die Letzten ihrer Art: Die klassische Schlachtlinie gab es nach der Skagerrak-Schlacht nicht mehr, sie wurde von der rasch fortschreitenden Waffentechnik überholt. Das Linienschiff gehörte der Vergangenheit an. ⚓

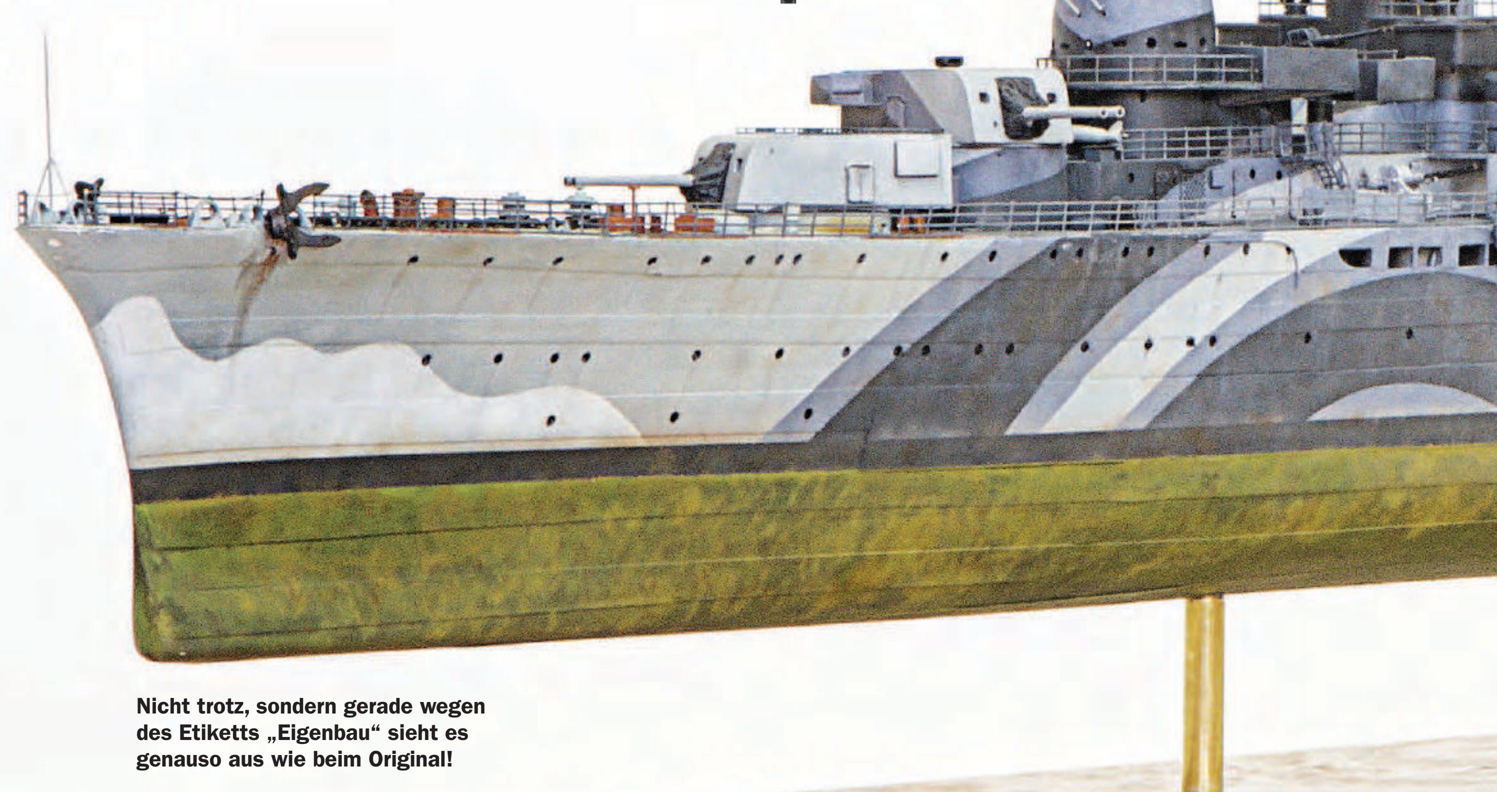
Duca d'Aosta im Maßstab 1:350

Superkreuzer selbst gebaut

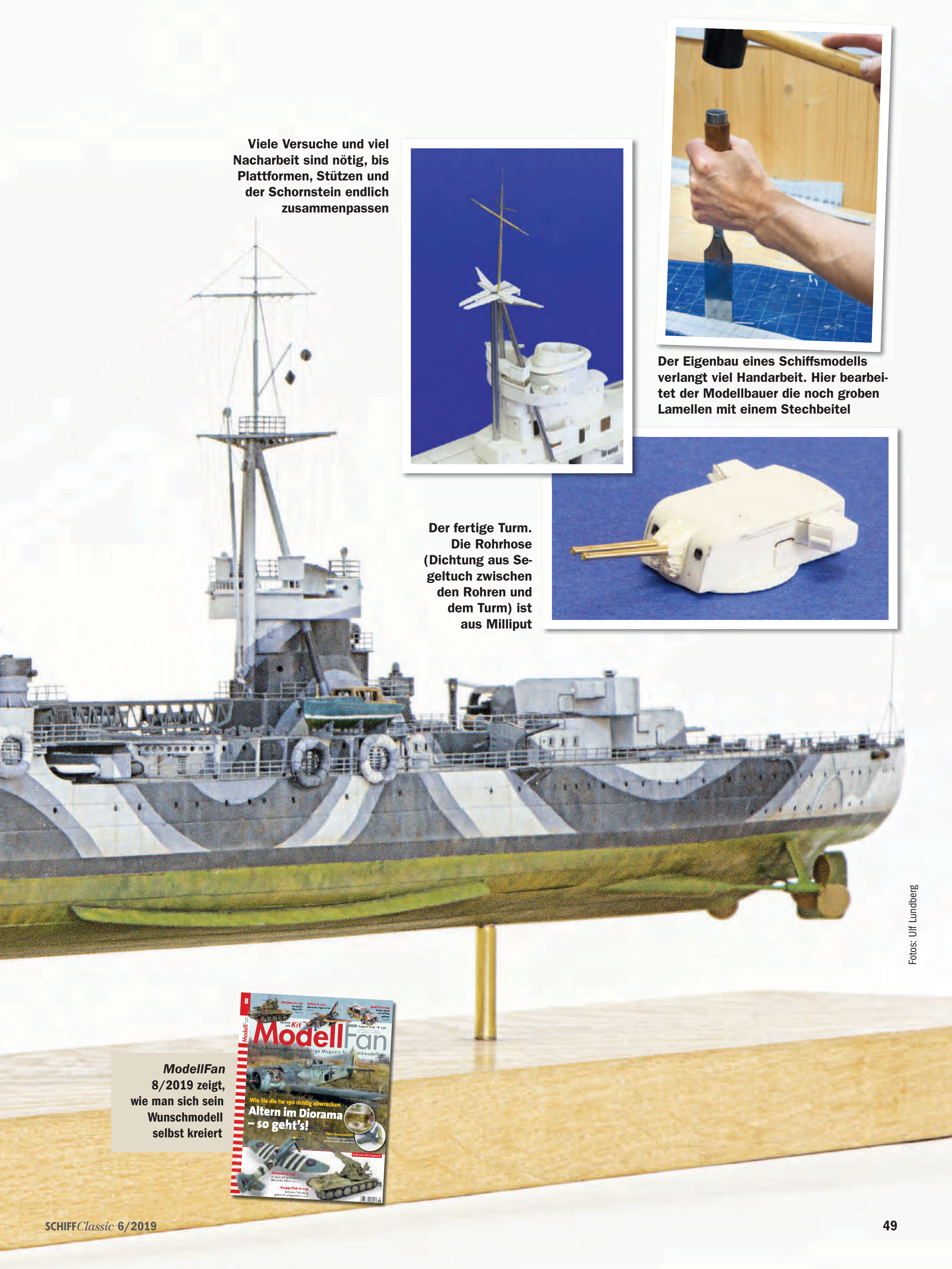
Für viele Interessierte scheint das selbst gebaute Schiffsmodell ein unerreichbarer Traum zu sein – *ModellFan* demonstriert, wie es geht! Von Ulf Lundberg

Was hat es mit den italienischen leichten Kreuzern auf sich? Es hat mit ihren Linien und Proportionen zu tun, die andere Schiffe nicht haben. Dann hatten sie diese tollen und verrückten Tarnanstriche, die mich immer faszinierten. Dieses Schiff, die *Duca d'Aosta*, sah aus, als hätte ein Riese mit einem gigantischen Fasermalstift über ihre Rumpfseiten gestrichen. Wenn diese Tarnanstriche dann gealtert sind, entstand dieser unwiderstehliche Widerspruch zwischen den schönen Linien und dem abgenutzten und ausgeblichenen Anstrich. Seitdem ich als Erwachsener wieder mit Modellbau anfing, wollte ich immer so ein Schiff bauen. Bausätze im Maßstab 1:350 gab es nicht. Also war Eigenbau die einzige Alternative.

ModellFan zeigt im ersten Teil seines Berichts über den Eigenbau der *Duca d'Aosta*, wo sich der ambitionierte Modellbauer passende Baupläne besorgen kann und wie er sich die Einzelteile buchstäblich selbst zurechtzimmert. ■



Nicht trotz, sondern gerade wegen des Etiketts „Eigenbau" sieht es genauso aus wie beim Original!



Viele Versuche und viel Nacharbeit sind nötig, bis Plattformen, Stützen und der Schornstein endlich zusammenpassen

Der Eigenbau eines Schiffsmodells verlangt viel Handarbeit. Hier bearbeitet der Modellbauer die noch groben Lamellen mit einem Stechbeitel

Der fertige Turm. Die Rohrhose (Dichtung aus Segeltuch zwischen den Rohren und dem Turm) ist aus Milliput

ModellFan 8/2019 zeigt, wie man sich sein Wunschmodell selbst kreiert

Fotos: Ulf Lundberg



Polartourismus: Von Hamburg nach Spitzbergen

Kurs Nord!

Kreuzfahrten in die Arktis und in die Antarktis liegen im Trend, die Branche erfährt gerade einen gewaltigen Wachstumsschub. Angefangen hat alles vor über 120 Jahren mit dem Norddeutschen Wilhelm Bade. Eine Spurensuche

Von Sandra Walser



NÖRDLICH VON SPITZBERGEN: Die *Erling Jarl* erreichte am 25. Juli 1896 die rekordverdächtige Position 81° 32,8' N und 13° 20'. Sie war jedoch kein Forschungsschiff, sondern ein Touristendampfer!

Foto: SKKG; Reproduktion: Philipp Hitz/SIK-ISEA



VISIONÄR: Die Nordlandfahrenden mit ihrem Leiter Wilhelm Bade (oberste Reihe stehend, Erster von links) an Bord der *Erling Jarl*

Foto: SKKG; Reproduktion: Zoe Tempest

URGEWALTIG: Die hochalpin anmutende Landschaft im Norden Spitzbergens, aufgenommen 1896

Foto: Grenna Museum

Am 14. Juli 1896 um 22 Uhr heißt es an den St. Pauli-Landungsbrücken in Hamburg „Leinen los"! Das kleine Dampfschiff *Erling Jarl* nimmt Kurs auf den Rand der damals bekannten Welt. Sein Ziel ist die hocharktische Inselgruppe Spitzbergen, die ungefähr auf halber Strecke zwischen dem norwegischen Festland und dem Nordpol liegt.

An Bord befinden sich 52 Passagiere – 45 Männer und sieben Frauen –, die meisten in heller Aufregung. Unter ihnen ist auch der junge Schweizer Künstler Hans Beat Wieland, der so gar nicht in die illustre Gesellschaft passt. Ihm liegt wenig an Champagner, Frack und Dekolleté. Sein Interesse gilt vielmehr den faszinierenden Landschaften des Nordens, die er wandernd, malend und schreibend erkunden will. An der überaus kostspieligen Reise kann der 29-Jährige, der stets knapp bei Kasse ist, nur teilnehmen, weil er in Spitzbergen für die renommierte Leipziger *Illustrirte Zeitung* Zeichnungen anfertigen soll.

Neue Welten

Wielands Reisetagebuch ist unlängst in einem Archiv entdeckt worden und lässt erstmals eine detaillierte Rekonstruktion der visionären Fahrt der Erling Jarl zu. Daneben gibt es auch aufschlussreiche, bisweilen unterhaltsame Einblicke in den Geist der vom Aufbruch geprägten Belle Époque, die in verschiedenster Hinsicht bis heute nachwirkt. „Unerobertes Erobern" war eine Art Leitmotiv, im Kleinen wie im Großen.

Dass die Goldenden Zeitalter des Alpinismus und der Polarforschung in diese Periode fallen, ist kein Zufall. Ebenso passt es, dass der Tourismus genau dann groß geworden ist und man bald begann, periphere Gebiete zu erschließen. In den Alpen etwa stammen viele der Grand Hotels und Bergbahnen aus dem ausgehenden 19. Jahrhundert. Auch rief man 1893 in Norwegen die legendären Hurtigruten ins Leben, eine regelmäßige, schnelle und vor allem ganzjährige Seeverbindung entlang der extrem zerklüfteten Küste des Landes.

1896 nahm die verantwortliche Reederei sogar das „exotische" Spitzbergen in den Sommerfahrplan auf und errichtete ungefähr dort, wo sich heute der internationale Flughafen der Inselgruppe befindet, ein klei-

TECHNISCHE DATEN *DS Erling Jarl*

Einsatz	1895–1943 (1942/43 unter dem Namen *DS Bodø*)
Erbauerin	Trondhjems Mekaniske Værksted (TMV)
Reederei	Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab (NFDS)
Länge über alles	57,8 m
Breite über alles	8,2 m
Tiefgang beladen	4,6 m
Gewicht	677 BRT
Maschine	Dampf, 3 Expansionszylinder, 835 angezeigte PS
Geschwindigkeit	12 kn
Passagiere	Max. 200 (1907)
Besatzung	Max. 27 (1907)
Besonderes	Für den Einsatz auf den Hurtigruten gebautes Schiff; lief mehrmals auf Grund; Anfang 1943 im Sognefjord gesunken, 1960 gehoben und verschrottet



SALOMON A. ANDRÉE (Mitte, mit Mütze) auf Danskøya im Gespräch mit einigen Gästen der *Erling Jarl*

Foto: Grenna Museum



nes Hotel. Das inoffizielle Einweihungsfest veranstalteten übrigens die sehr unternehmungslustigen Passagiere der *Erling Jarl*, deren 34-tägige Fahrt der Wismarer Wilhelm Bade veranstaltete. Er liebte die Arktis, obwohl er ihre Tücken aus eigener Erfahrung kannte. 1869/70 hatte er als Zweiter Steuermann an der zweiten Deutschen Nordpolar-Expedition teilgenommen.

Sein Schiff, die *Hansa*, war vor Nordostgrönland in die Zangen des Packeises geraten und sank, wobei sich die 14-köpfige Mannschaft gerade noch rechtzeitig auf einer Eisscholle einrichten konnte. Diese driftete dann während über 200 Tagen 1.200 Seemeilen in Richtung Süden und schrumpfte dabei auf wenige Quadratmeter zusammen. Erst kurz vor der endgültigen Katastrophe gelang es, die Schiffbrüchigen zu retten. Mit vielen Orden an seiner Brust und den Geschichten zu seinen Abenteuern tingelte Bade danach während fast einer Dekade als Vortragsredner durch die Lande. Er war auch als Kapitän und Inhaber einer Fischhandlung tätig, und irgendwann reifte in ihm die Idee, „sein" Eis zahlenden Passagieren zu zeigen.

Expertenwissen

Nach zwei Vorspielen 1891 und 1893 initiierte der umtriebige Polarheld ab 1894 im Jahresrhythmus eine oder zwei touristische Schiffsreisen nach Norwegen – und weiter Richtung Eismeer. Sie starteten jeweils in Deutschland und beinhalteten maßgeschneiderte Programmpunkte. Als der Pionier im Jahr 1903 unerwartet starb, führten seine Söhne das Unternehmen noch fünf Jahre weiter. Bade war aber weder der Erste noch der Einzige, der Schiffsreisen in die hohe Arktis organisierte.

Schon für 1881 und 1884 sind zwei ähnliche Fahrten anderer Anbieter belegt, und praktisch von Anfang an hatte Bade – in sehr überschaubarem Ausmaß – direkte Konkurrenz, hauptsächlich durch die Hamburg-Amerika-Linie und die Orient-Line. Nichtsdestotrotz darf man ihn als Begründer der Polartouristik bezeichnen: Er war der Erste, der Arktisfahrten regelmäßig veranstaltete und ihren Abenteuercharakter herausstrich. Außerdem plante er mehr als nur eine Stippvisite von zwei oder drei Tagen ein, um die polare Welt zu erkunden, und legte ferner großen Wert darauf, Expertenwissen zu vermitteln. Dieses Gesamtkonzept entpuppte sich als so gut, dass die heutigen Expeditionskreuzfahrten immer noch danach funktionieren.

1896 fand das für uns so geläufige Wort „Tourist" gerade erst Eingang in den allgemeinen Sprachgebrauch – der kommerzialisierte Fremdenverkehr war noch relativ jung. Eine tragende Rolle spielte hier Thomas Cook, der Namensgeber eines der heute weltweit größten Tourismuskonzerne: Ab 1841 veranstaltete der Engländer Pauschal- und Gruppenreisen. Mit diesen zwei völlig neuartigen, erfolgreichen Konzepten ebnete er indirekt auch den Weg für Kreuzfahrten, mehr oder minder luxuriöse Schiffsreisen zum reinen Vergnügen.

Noch in den 1880er-Jahren hatte die Aufgabe von Schiffen darin bestanden, Passagiere und Fracht möglichst schnell von A nach B zu bringen. Weil in den stürmischen Win-

LEGENDÄRE EXPEDITION: Basislager von Salomon Andrée auf Danskøya im Nordwesten Spitzbergens: Das angeschnittene Schiff ist die *Erling Jarl* (mit der Wieland gereist ist), das andere die *Virgo* (Expeditionsschiff Andrées)

Foto: Privatbesitz; Reproduktion: Dobiaschofsky Auktionen

termonaten aber viele Kabinen leer blieben, suchten die Reedereien nach Lösungen. So organisierte 1891 die Hamburg-Amerika-Linie (auch: Amerikanische-Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, Hapag) versuchsweise eine Reise in wärmere Gewässer.

Erstes Kreuzfahrtschiff

Rund zwei Monate dauerte die Fahrt der *Augusta Victoria* von Cuxhaven bis nach Syrien und Ägypten. Sie wurde als „Exkursion" oder „Lustfahrt" betitelt – von „Kreuzfahrt" sollte noch lange niemand sprechen – und schlug an. 1901 stellte die Hapag schließlich mit der *Prinzessin Victoria Luise* das erste echte Kreuzfahrtschiff der Welt in Dienst. 1970 fusionierte die Traditionsreederei mit dem Norddeutschen Lloyd und ist seither als Hapag-Lloyd tätig, unter anderem nach wie vor in den Polargebieten.

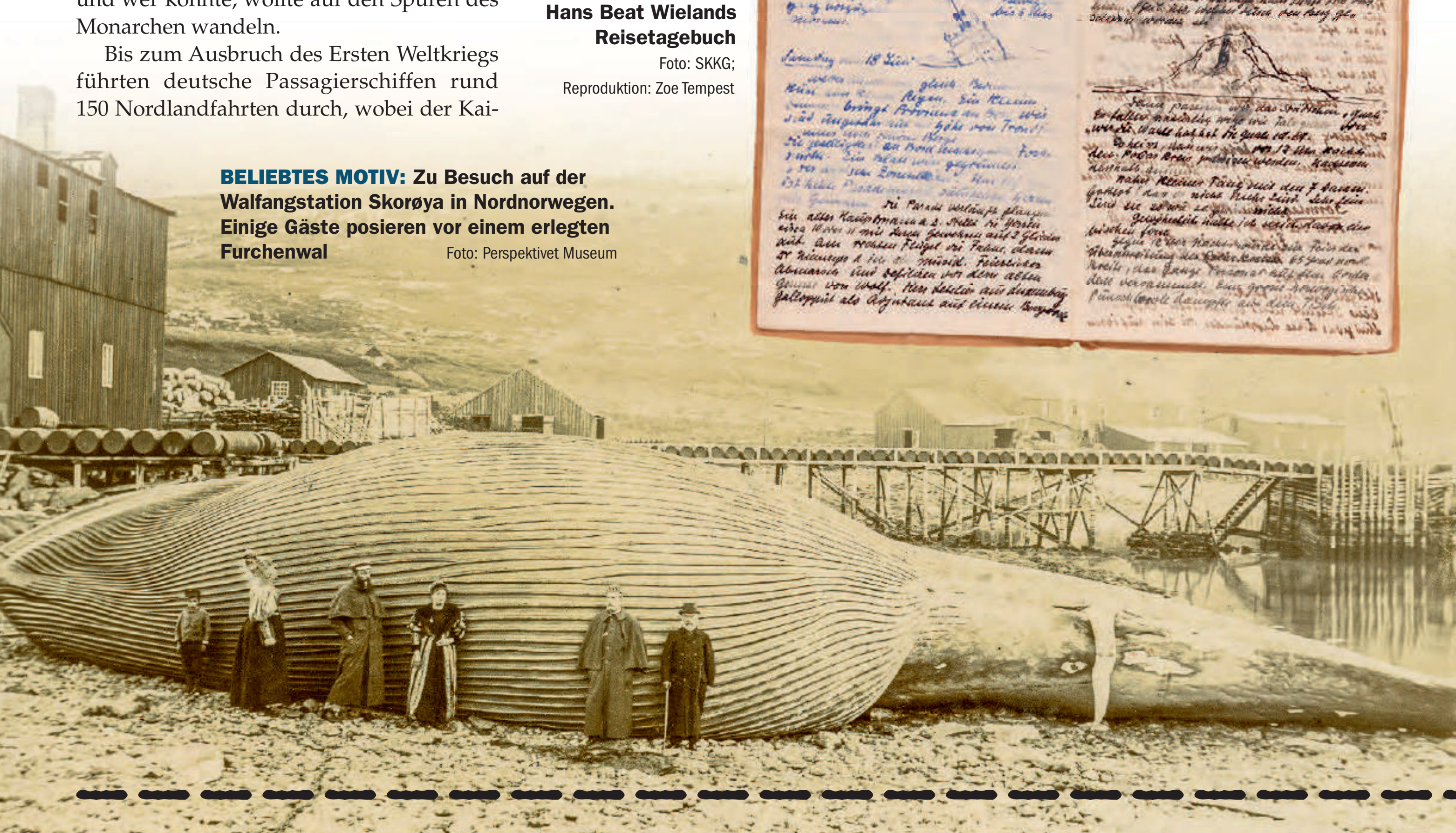
Sogenannte Nordlandfahrten, Schiffsreisen von Deutschland nach Norwegen, standen im ausgehenden 19. Jahrhundert hoch im Kurs. Der im Volksmund als „Reise- und Medienkaiser" bekannte Wilhelm II. (siehe Seiten 56 bis 61) war diesbezüglich ein mächtiger Katalysator: Mit seiner Yacht *Hohenzollern* unternahm er zwischen 1889 und 1914 jeweils in den Sommermonaten öffentlichkeitswirksam inszenierte Norwegenreisen, und wer konnte, wollte auf den Spuren des Monarchen wandeln.

Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs führten deutsche Passagierschiffen rund 150 Nordlandfahrten durch, wobei der Kaiser für das Gros der Reisenden die Hauptattraktion gewesen zu sein scheint: Als Seine Majestät 1890 und 1906 früher als geplant zurückkehrte beziehungsweise eine andere Route befuhr als üblich, stornierten so viele Gäste ihre Buchung, dass die Reedereien Fahrten ausfallen lassen mussten. Der findige Wilhelm Bade traf mit seiner Idee, eine Norwegen-Schiffsreise mit Spitzbergen zu kombinieren, wo die Möglichkeit bestand, Polarforscher im Feld zu besuchen, den Nerv der Zeit. Seine Unternehmungen dauerten in der Regel rund vier Wochen und kosteten, je nach gewünschtem Komfort, 800 bis 1.800 Mark, was das durchschnittliche Jahreseinkommen eines Arbeiterhaushalts um ein

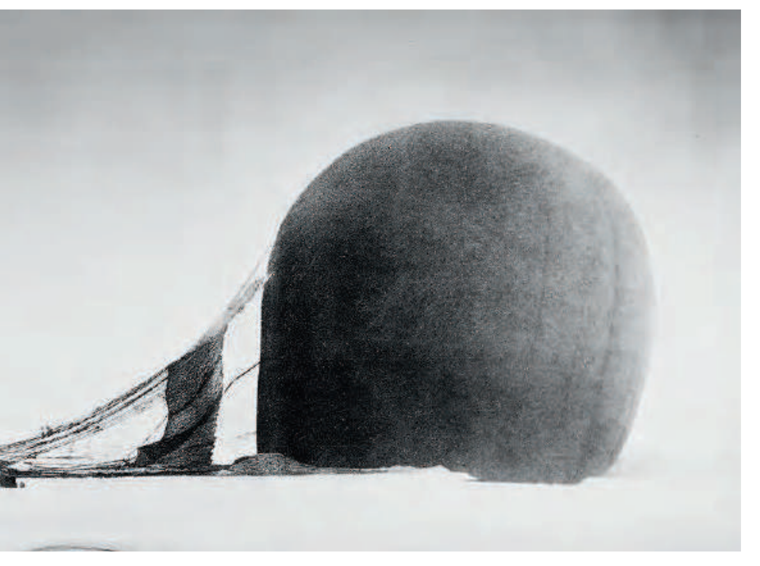
INSZENIERUNG: 1896 ließ sich der 29-jährige Künstler Hans Beat Wieland im Fotostudio als Polarforscher ablichten; seine Fellbekleidung war ein Kostüm Foto: Staatsarchiv Uri; Reproduktion: Zoe Tempest

PER BALLON: Das Polarmeer blieb ungeachtet des Tourismus ein gefährlicher Ort. So mussten der Polarforscher Andrée und seine Begleiter im Juli 1897 auf dem Packeis notlanden – ihre Leichen fand man erst 33 Jahre später auf Kvitøya im Nordosten Spitzbergens Foto: Tekniska Museet

FÜR DIE NACHWELT: Eine Doppelseite aus Hans Beat Wielands Reisetagebuch Foto: SKKG; Reproduktion: Zoe Tempest



BELIEBTES MOTIV: Zu Besuch auf der Walfangstation Skorøya in Nordnorwegen. Einige Gäste posieren vor einem erlegten Furchenwal Foto: Perspektivet Museum





RICHTUNGWEISEND: **Hans Beat Wieland (links, mit Skizzenblock im Jackett) im Sommer 1896 auf Nordlandfahrt** Foto: SKKG; Reproduktion: Zoe Tempest

Vielfaches überstieg. Man war in angenehm eingerichteten Kabinen untergebracht, das Essen wird als üppig und abwechslungsreich beschrieben. Die Gäste genossen die familiäre Atmosphäre an Bord der vergleichsweise kleinen Schiffe und auch den Umstand, dass Bade mit ihnen in einige der noch ungenau oder gar nicht geloteten hocharktischen Buchten hineinfuhr.

Spitzbergen war damals durchaus bekannt, aber nur unzureichend kartiert. Bis dahin hatten praktisch ausschließlich Wal- und Robbenfänger sowie Trapper die Inselgruppe angesteuert. Hinzu kamen privat oder staatlich finanzierte Expeditionen, die jedoch meist den Nordpol im Visier hatten. Exakt vier Jahrhunderte, nachdem der Holländer Willem Barentsz das Archipel entdeckt hatte, stellte der Sommer 1896 einen Wendepunkt dar.

Praktisch das gesamte Who is Who der damaligen Polarforschung versammelte sich im Gebiet und betrieb unter anderem wertvolle Vermessungsarbeit. Die Passagiere der *Erling Jarl* trafen auf ihrer Reise mit mehreren dieser Schlüsselpersonen zusammen. Es war ein von gegenseitigem Interesse geprägter Austausch zwischen Polartourismus und -forschung, der sich in dieser konzentrierten Form nie mehr wiederholt haben dürfte.

Die Fahrt der *Erling Jarl* war eine Reise der Superlative. Nicht nur gelangten Wilhelm Bades Gäste auf eine der damals höchsten je mit einem Schiff erreichten nördlichen Breiten. Zudem verbrachten sie einige Tage im Basislager des schwedischen Polarforschers Salomon August Andrée, dem Leiter der wohl tollkühnsten Expedition des 19. Jahrhunderts: Von Spitzbergen aus, so der Plan, wollte Andrée den noch nicht eroberten Nordpol auf dem Luftweg bezwingen – in einem Gasballon! In Norwegen fädelte er zudem den Besuch einer Walfangstation ein, in der auch Wilhelm II. verkehrte. Als fulminanter Abschluss konnten seine Gäste sogar noch eine totale Sonnenfinsternis beobachten – zusammen mit Astronomiegrößen aus aller Welt.

Hans Beat Wieland kehrt mit „gewaltigen Eindrücken" nach Hause zurück. In den (Berg-) Landschaften des hohen Nordens hat er eine ganz neue Welt für sich entdeckt. „So lange ich lebe, wird sie mir unvergesslich bleiben", schreibt er. In Spitzbergen sieht er „das Touristenland der Zukunft".

Die Zeit sollte ihm recht geben: 1896 besuchten ein paar Hundert Touristinnen und Touristen den Archipel, kurz nach der Jahrhundertwende kamen bereits etwa 5.000 pro Jahr. 2018 waren es allein auf dem Seeweg fast 63.000 Menschen – und die Wachstumskurve zeigt steil nach oben.

Herausforderung

Zurzeit befinden sich über 20 Expeditionsschiffe im Bau, aber es laufen auch immer mehr „normale" Passagierschiffe das hocharktische Archipel an. Diese lassen sich weder in Bezug auf die Bauart noch auf die Passagier-Kapazitäten vergleichen mit Expeditionsschiffen, die in der Regel zwischen 50 und 200 Personen befördern und für die „eisigen" Fahrtgebiete speziell ausgerüstet sind. Im Sommer 2018 machte das bislang größte Schiff im Hafen des Verwaltungszentrums Longyearbyen Halt: die *MSC Meraviglia* mit mehr als 6.500 Menschen an Bord.

Der Polartourismus, der während der Nordlandfahrt der *Erling Jarl* noch in seiner Anfangsphase steckte, steht heute vor der größten Herausforderung seiner erst kurzen, aber bewegten Geschichte. ⚓

BUCHTIPP

Diese sorgfältig recherchierte, lebendig geschriebene und prachtvoll bebilderte Publikation lässt die Fahrt der *Erling Jarl* wiederaufleben.
176 S., 64 Abb.,
NZZ Libro 2018, 39 Euro,
www.aufnordlandfahrt.de

Auf Nordlandfahrt

DIE AUTORIN: **Sandra Walser ist Historikerin und seit 2009 als Guide auf touristisch genutzten Expeditionsschiffen in den Polargebieten unterwegs. Ihre Heimat ist Zürich** Foto: Nicolas Gildemeister



Wilhelm II., der Marinekaiser

Nichts als Schiffe

UNIFORMBEGEISTERT: Kaiser Wilhelm II. in Admiralsuniform, in der er sich am liebsten zeigte
Foto: SZ-Photo

Die Hassliebe zu „Greater Britain“ blieb ein Leitmotiv des deutschen Kaisers. Mit „seiner“ Marine wollte er die Grand Fleet in die Knie zwingen – und scheiterte kläglich. Wie ist sein maritimer Spleen zu erklären?

Von Kapitän zur See a. D. Dr. Frank Ganseuer



OBJEKT DER KAISERLICHEN BEGIERDE: **Der Marinefimmel des Kaisers trieb teils kuriose Blüten – und eine Reihe von Fachleuten in die Verzweiflung. Im Bild Linienschiffe der *Wittelsbach*-Klasse, rechts *SMS Wittelsbach***

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

Sein erstes Schiff hieß *Fortuna*, ein „Schaukelschiff". Darin saß der zweijährige Kronprinz und spätere Kaiser Wilhelm II. vor der Linse des Hoffotografen zu Beginn einer unheilbaren Marineleidenschaft. Einer Leidenschaft, die den passionierten Hobbynautiker nach eigenem Bekunden durch das Seeblut seiner englischen Mutter, der Tochter Queen Victorias, ergriffen hatte.

Mit seinem Bruder und späteren Großadmiral Heinrich verbrachte er in Kindertagen viele Stunden segelnd auf der Havel in einem Boot, das mit einer kleinen Salutkanone bestückt war. Als Kaiser sollte er während langer Vorträge Schiffszeichnungen und Seeskizzen auf Briefumschläge oder Aktendeckel kritzeln, und seine Beiträge zur Rüstungsplanung für das Reichsmarineamt waren gefürchtet.

Kuriose Ideen

Das Torpedobatterieschiff und das Unterwasserlinienschiff, vor allem aber die Idee des schnellen Linienschiffes (konstruktiver Kompromiss von Bewaffnung eines Linienschiffes mit der Geschwindigkeit eines Kreuzers) sorgten dort für zusätzliche Arbeit. Letzteres eine Idee, für die er sogar ein Preisausschreiben für Werften auflobte, unter dem Decknamen „L." einen Artikel in der „Marinerundschau" platzierte und damit einen Gegenentwurf zu Admiral Tirpitz' Linienschiffspläne vorbrachte.

Das Konstruktionsbureau des Reichsmarineamtes rechnete hingegen vor, dass das vom Kaiser entworfene schnelle Linienschiff ohne größeren Tiefgang zu kentern drohte. Verzweifelt bat Tirpitz schließlich Mitarbeiter, „irgendetwas schiffbaulich Interessantes" für den Kaiser aufzutreiben, er wolle ihm „eine Tonne" in die Hand geben, „mit der man spielen kann".

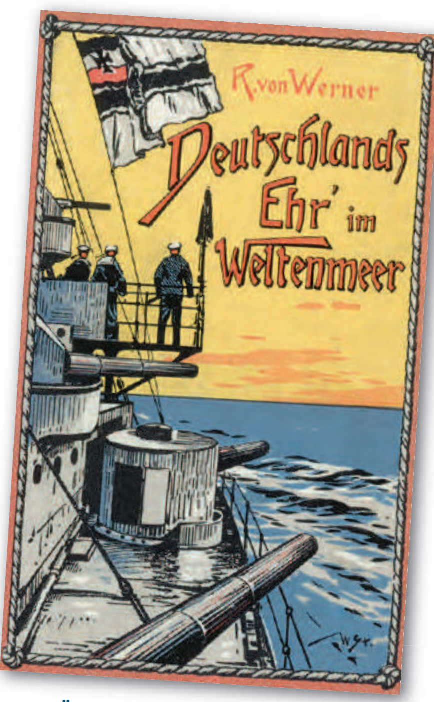
Wilhelm, der mit Tirpitz' Worten „mit leidenschaftlichem Interesse in alles Technisch-Maritime hineinsprang", hat auf diesem Gebiet durchaus als Neuerer gewirkt, indem er naturwissenschaftliche Gesellschaften und Technische Hochschulen förderte.

Sein maritimes Interesse aber war ihm, so Reichskanzler Bernhard von Bülow, „angeboren, war vielleicht der stärkste Trieb in ihm". Und es beschränkte sich nicht nur auf die Marine und die Teilnahme an Segelwettbewerben, sondern auch auf die Passagierschifffahrt. Hier entstanden für Hapag und den Norddeutschen Lloyd die größten Schiffe der Welt, allen voran die mächtige *Imperator*-Klasse.

Besichtigen von Werften, Teilnahme an Stapelläufen, Einweihen von Hafenanlagen waren ihm mit die liebsten Auftritte. Dazu die enge Beziehung zu dem Hapag-Generaldirektor Albert Ballin, den der Kaiser als Eigner der Yacht *Hohenzollern* ebenfalls mit Schiffsentwürfen aus seiner Feder bedachte. Sie landeten, wie schon im Reichsmarineamt, auch bei Ballin in der Schublade.



„PRINZ WILHELM IN SEINEM ERSTEN SCHIFFE": So lautete die Originalbildunterschrift und zeigt den späteren Monarchen in seinem Schaukelschiff *Fortuna*
Foto: Sammlung GSW



POPULÄR: Reich illustrierte Bücher zur Seefahrtsgeschichte sollten die Deutschen für alles Maritime begeistern Foto: Sammlung GSW

Schiffe taufte man, jeweils mit allerhöchster Genehmigung, auf die Namen von Mitgliedern der kaiserlichen Familie – wie im Fall der *Kaiserin Augusta Victoria* sogar mit Schreibfehler (seine Frau hieß Auguste). Der Schiffsname *Imperator* verdankte seine Existenz wahrscheinlich Ballin, als Geste an den „I. R." (Imperator Rex), ein Kürzel, mit dem Wilhelm seine Briefe zu zeichnen pflegte und das der Volksmund angesichts der Reiselust des Kaisers als „immer reisefertig" interpretierte. Die Taufe der *Imperator* übernahm der Kaiser am 23. Mai 1912 selbst – und zwar in Admiralsuniform, seinem erklärten Lieblingsornat.



AM PULS DER ZEIT: **Admiral Alfred von Tirpitz (Mitte) war nicht nur Flottenaumeister, sondern auch Motor einer funktionierenden maritimen Propaganda** Foto: picture-alliance/akg-images



DER KAISER KOMMT: **Wilhelm II. inspiziert während seiner Nordlandreise 1910 das Schlachtschiff *SMS Nassau*. Seine Besuche waren gefürchtet, da er Befehle zu erteilen pflegte und Kommandos gab** Foto: SZ-Photo/Scherl

Queen Victoria ernannte ihren Enkel im Sommer 1889 zum britischen „Admiral of the Fleet“. Der Kaiser soll sich „wie ein Kind“ gefreut haben und erklärte: „Man stelle sich nur vor, die gleiche Uniform wie St. Vincent oder Nelson zu tragen, das kann einen ganz schwindelig machen.“ Stolz trug er die neue Uniform, als er am 2. August 1889 mit der *Hohenzollern* zu seinem Englandbesuch erschien.

Es verleitete ihn aber auch zu dem Glauben, ein wirklicher Admiral der englischen Flotte zu sein, der in dieser Eigenschaft der Queen zur allgemeinen Bestürzung in Marine-Angelegenheiten Rat erteilen könne. So empfahl er ihr, das deutsche Beschaffungssystem zu übernehmen und das britische Mittelmeergeschwader zu verdoppeln. Allerdings entschuldigte er sich dafür bei der Königin: „Wenn mich dieser ‚Admiral of the Fleet‘ überkommt, kann ich ihn für eine ganze Weile einfach nicht mehr abschütteln.“

Auftritt als Befehlshaber

Dies musste auch seine eigene Marine erleben. Beispielsweise beklagte der Kommandant eines Panzerschiffes die Neigung Wilhelms II., an Bord tatsächlich als Admiral aufzutreten, direkt zu befehlen und Meldungen entgegenzunehmen, gar als Kommandierender des Geschwaders zu erscheinen. Und der Kaiser machte die Marine im Reich ungemein populär: Plötzlich wimmelte es überall von Marine, Kinder steckten in ihren „Kieler Knabenanzügen“, die auch die Sprösslinge der Kaiserfamilie trugen.

So wurden die Deutschen zu begeisterten Matrosen – mit dem Kaiser an der Spitze. An diese maritime Spitze, so ließ er wissen, hatte ihn sein Großvater Wilhelm I. selbst beordert, als er den marinebegeisterten Kronprinzen anlässlich der Grundsteinlegung des Kaiser-Wilhelm-Kanals im Juni 1887 à la

WETTRÜSTEN Furcht und Respekt

Sowohl in Deutschland als auch in Großbritannien betrachtete man die Schlachtflotten als sichtbares Zeichen von Seemacht und daher als nationale Prestigeobjekte. Zugleich schürte die deutsche und die britische Presse die Furcht vor einem Überraschungsangriff der jeweils anderen Seite. Gegen die aufgeheizte öffentliche Meinung fanden die Stimmen der Mahner in beiden Ländern immer weniger Gehör. Zu ihnen gehörte in Deutschland unter anderen der jüdische Reeder und Kaiserfreund Albert Ballin, nach dessen Ansicht eine Verständigung mit Großbritannien für die Sicherheit der deutschen Schifffahrt wichtiger war als der Schlachtschiffbau.



ENTSCHEIDUNG ZUR SEE: **Ziel war es, die Royal Navy mit einer starken deutschen Flotte zur Reaktion zu zwingen; hier deutsche Großkampfschiffe im Manöver um 1905** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

suite des I. Seebataillons gestellt hatte. Dabei hat er ihm wohl den Auftrag erteilt, die Marine zur Schwesterwaffe der Armee zu entwickeln. So wollte der Enkel, in Nachahmung der Heeresreform seines Großvaters, das Werk der „Wiederaufrichtung des Reiches" vollenden, um damit einst „Wilhelm der Größte" zu werden – auch und gerade über See, mit dem „Dreizack in der Faust" in den Kreis der Weltmächte!

„Die Gründung des Reiches musste die Schaffung einer Flotte zur Folge haben", sagte Wilhelm 1897 im Reichstag, denn „Reichsgewalt bedeutet Seegewalt." Damit hatte er sein Lebensthema gefunden. Im Reich keimte der alte Flottentraum der 1848er-Revolution wieder auf, den der Kaiser mit Tirpitz unter dem Motto „Weltpolitik als Aufgabe, Weltmacht als Ziel, Flotte als Instrument" realisieren wollte. Die vermeintlich wissenschaftlichen Grundlagen schien der amerikanische Kapitän Alfred Thayer Mahans zu liefern, dessen Werk *The Influence of Seapower upon History* der Kaiser geradezu verschlang.



WER WOHL GEWINNT? Maritimes patriotisches Brettspiel kurz nach Beginn des Ersten Weltkrieges Foto: Interfoto/TV-Yesterday

Die Marine, die es nun zu fördern galt, war bis dahin völlig unterrepräsentiert und hatte in den vorangegangenen Kriegen auch keine Rolle gespielt, und ihre plötzliche Auferstehung kam nicht bei allen gut an. Generalstabschef Graf Alfred von Waldersee erklärte, die Marine müsse doch einsehen, dass sie „nur einen Bruchteil unserer Wehrkraft bildet und keineswegs den wichtigsten, wohl aber den teuersten".

Bei Flottenmanövern, in seinem „Lieblingselement", wie dies die Kaiserin formulierte, führe diese verhängnisvolle Passion des Kaisers dazu, dass er den ganzen Tag mit Ausnahme der Mahlzeiten an Deck verbringe. Zudem werde, so Waldersee, diese Leidenschaft „von der Marine in ungehöriger Weise ausgebeutet" – auch mit erheblichen Geldforderungen für einen großen Flottenausbau, denen der Kaiser nur allzu geneigt sei zuzustimmen.

So brachten die Marineoffiziere, in deren Kreis sich der Kaiser stets pudelwohl fühlte, den Kaiser recht zügig für ihre Sache in Stimmung. Heereskameraden, die sich an Bord begaben, hatten im Beisein des Kaisers schlechte Karten, und selbst der Chef des Militärkabinetts, Generalleutnant Wilhelm von Hahnke, werde dort „als simpler Landgeneral von den Mariniers schlecht behandelt". Der Kaiser selbst sei dabei, „ganz der Marine zu verfallen", oder wie dies Staatssekretär Adolf von Marschall Bieberstein 1895 nach

KRÄFTEMESSEN: Die Skagerrak-Schlacht 1916, in der die beiden stärksten Flotten der Welt aufeinandertrafen, bestätigte letztlich die britische Seeherrschaft
Foto: picture-alliance/akg-images

einem Besuch beim Kaiser vermerkte: „Morgens S. M. Er hat nichts wie Marine im Kopf“.

Im Juni 1897 musste Admiral Friedrich von Hollmann sein Amt als Staatssekretär im Reichsmarineamt aufgeben, nachdem er mit den vom Kaiser gewünschten Flottenvermehrungsplänen immer wieder am Reichstag gescheitert war. Sein Nachfolger wurde ein „Torpedomann“, der zuvor durch energische Vorträge und Denkschriften beim Kaiser Eindruck gemacht hatte.

Mit Volldampf voraus!

Konteradmiral Alfred Tirpitz baute als zielstrebiger, technokratischer Kopf die Flotte, um in die Liga der Weltmächte aufzusteigen – mit innovativer Flottenpropaganda, einer wahren Schriften- und Bilderflut, dem Einsatz von „Flottenprofessoren“ über die „Kieler Woche“ bis zum Marionettentheater.

Der Kaiser reklamierte diese Strategie umgehend für sich. Sei er es doch gewesen, der mit dem Flottengesetz „das Parlament absolut hereingelegt“ habe, ebenso wie es „mein Risikogedanke!“ war, der dazu führte, dass Deutschland seine Linienschiffgeschwader verdoppelte. Letzteres verkaufte man dem Parlament, der Öffentlichkeit sowie England gleichermaßen als Abschreckungskonzept. Tatsächlich blieben die eigentlichen Triebfedern der Tirpitz’schen Flottenrüstung verborgen, zwischen der erklärten „Risikoflotte“, gleichberechtigter Seestellung neben England oder doch dem „Griff nach der Weltmacht“ unter systematischem, kontinuierlichem und gegebenenfalls schlachtenlärmlosem Verdrängen der englischen Flotte vom ersten Platz auf den Ozeanen und in der Welt. Also doch eine „Verschiebung der realen Machtfaktoren“ (Tirpitz), eine Verdrängungs- statt einer Risikoflotte? Die Akten hüllen sich diesbezüglich in Schweigen, ganz nach der Tirpitz’schen Devise „Mund halten, Schiffe bauen!“.

„Die Marine ist und bleibt leider eine Krankheit des Allerhöchsten Herrn“

Carl Graf Wedel, Flügeladjutant Kaiser Wilhelms II.

Gleichwohl empfand England die deutsche Flottenrüstung als fundamentale Herausforderung. Ein *race by numbers* war in Gang gesetzt. Dann der *„Dreadnought*-Sprung“, mit dem die britische Admiralität das Tirpitz’sche Zahlen- und Finanzgerüst fundamental erschütterte. Schließlich geschah der Umschlag des technologischen wie finanziellen Wettlaufes in eine aussichtslose Aufholjagd deutscher maritimer Rüstung bis zum Beginn des Weltkrieges. Mit „Volldampf voraus!“ war man per Flotte fast an der Weltspitze angekommen, und „ehe einer von uns beiden nicht allein oben ist, gibt es keinen Frieden in der Welt“ (Wilhelm II.).

Eine taugliche Seekriegsstrategie gab es dafür nicht, da sich die Engländer der erhofften Entscheidungsschlacht entzogen und es bei einer Fernblockade beließen. Das Treffen vor dem Skagerrak 1916 fand bekanntlich zufällig statt. Und dann waren es ausgerechnet die Schiffe der Kaiserlichen Marine, von denen die Revolution ihren Ausgang nahm, bevor die Flotte schließlich von eigener Hand in der Bucht von Scapa Flow 1919 versank. Ein Ende, so Tirpitz, das „schrecklicher war als jener Verkauf der alten deutschen Flotte durch Hannibal Fischer“.

Am 9. November 1918 verabschiedete sich Wilhelm II. von dem Chef der Hochseeflotte Admiral Reinhard Scheer mit den Worten: „Herr Admiral, die Marine hat mich fein im Stich gelassen.“ ⚓

INTERNATIONAL: Der Monarch kleidete sich mehrfach täglich um und schlüpfte in andere Rollen, zu denen auch die Uniform eines russischen Admirals zählte

Foto: Interfoto

Japans Verbeugung vor Isoroku Yamamoto: *Der Admiral*

Mensch und Stratege



ERHABEN UND UNERSCHÜTTERLICH: Dieses Titelbild der deutschsprachigen DVD lässt erahnen, welchen Respekt man Isoroku Yamamoto in Japan entgegenbringt. Aber auch die menschliche Seite bleibt im Film nicht aus





Isoroku Yamamoto, Oberbefehlshaber der Kaiserlich Japanischen Marine, wollte den Krieg im Pazifik nicht – und bekam ihn trotzdem. Daran lässt *Der Admiral* keinen Zweifel, wie im ersten Teil dieser Filmgeschichte geschildert (siehe *Schiff Classic* 5/2019). Doch dieses epische Biopic weist übers rein Militärische hinaus. Im Film interessiert auch der Mensch hinter der Legende …

Von Stefan Bartmann



YAMAMOTO PRIVAT: Auch in seinen stillen Momenten beweist *Der Admiral* seine ganze Klasse und Sorgfalt

Auch japanische Admirale haben ein Privatleben. So dürfte man den Pearl-Harbor-Strategen bislang im Westen nicht zu sehen und zu hören bekommen haben: als honorigen, leutseligen, onkeligen Herrn mittleren Alters und verbindlichen Charakters, der eine Vorliebe für traditionelles Essen pflegt und herzhaft seine Miso-Suppe schlürft.

Der Darsteller Kôji Yakusho geht ganz in der Rolle auf: Isoroku Yamamoto als schwer erschütterbarer Militär und warmherziger Familienvater, der tief in der japanischen Kultur verwurzelt ist. Jemand, der japanische Volkslieder brummelt, sich in der Kunst der Kalligrafie übt und in aller Seelenruhe Shogi spielt, die japanische Variante des Schach, während vor Midway ein Flugzeugträger nach dem anderen zum Teufel geht.

Ein Schöngeist und Kulturmensch also, gefangen in der Uniform eines Kriegers, der gezwungen ist, gegen besseres Wissen und seine eigenen Überzeugungen zu handeln. Darin liegt Isoroku Yamamotos eigentliche Tragik: Er behielt praktisch immer recht, sowohl in seinen Ratschlägen wie auch in seinen Befürchtungen. Dieser deprimierende Tonfall legt sich zunehmend wie ein dunkles Tuch über den weiteren Verlauf des gesamten Films.

Kaum idealisiert

Gleichwohl lassen die Japaner auf ihren hochverehrten Admiral nichts kommen! Und dennoch versteigt sich der Film nur selten zur Idealisierung und Verklärung seines



BEKANNTES PORTRÄT: Isoroku Yamamoto war hochdekoriert, galt aber nicht als Karrierist



LÄNGST VERSUNKEN: Die *Yamato*, Yamamotos Befehlsstand, ist am Rechner wiederauferstanden

Fotos, soweit nicht anders angegeben: Pandastorm Pictures

DICHT DRAN: In ihren letzten Momenten rückt die Kamera den Piloten ganz nahe

TODGEWEIHTE: Drei Fliegerkameraden stehen stellvertretend für das Schicksal von vielen

NICHT OHNE PATHOS: Der Kapitän der sinkenden *Hiryū* nimmt Abschied

***AKAGI* ALS CGI-EFFEKT:** Bei der Schlacht um Midway wurde das beschädigte Flaggschiff von der japanischen Marine versenkt





DER ANDERE ADMIRAL Toshiro Mifune

Die Toho-Studios sind in den 1960er-Jahren spezialisiert auf Kriegsfilme mit sattem Produktionsbudget. Man versteht sich als direkte Konkurrenz zum US-Kino, dem man das Thema nicht vollends überlassen will. Damals kurbelt der Westen etliche aufwendig gemachte Kriegsfilme – von *Der längste Tag* bis *Luftschlacht um England*, die das Geschichtsbild nachhaltig prägen. Tohos *Admiral Yamamoto* entsteht fast zeitgleich mit dem US-japanischen Großprojekt *Tora! Tora! Tora!*.

Der große Toshiro Mifune wird die Yamamoto-Rolle lange nicht los. Er spielt noch öfters den Admiral, dessen Ruf in Japan bis heute unangetastet ist. Auch Yamamotos dramatisches Ende auf Bougainville hat für seinen Heldenstatus gesorgt. Sein Name bleibt zwar mit dem 7. Dezember 1941 verbunden, dennoch ist er – wie Generalluftzeugmeister Ernst Udet in Deutschland – als einer der wenigen Unbefleckten ins Langzeitgedächtnis seiner Nation eingegangen – ganz anders als Hideki Tojo, unter dem er gedient hat. Tojo ist im Jahr 1948 als Kriegsverbrecher verurteilt und hingerichtet worden.

In diesem geradlinig erzählten Film wirkt Yamamoto/Mifune wie sein eigenes Denkmal: Stur und ahnungsvoll fügt er sich in sein Schicksal. Dieser Yamamoto ist ein strammer Militär mit Hobbys und Spleens, aber offenbar keiner privaten Existenz. Wie in der Neuverfilmung von 2011 bleibt auch die Version von 1968 weitgehend bei den Fakten. Allerdings spielt man Yamamotos Anteil am Pearl-Harbor-Plan etwas herunter.

In den 1960er-Jahren fanden im Kino die Tricksereien freilich noch analog statt, und das Ergebnis sieht entsprechend aus: charmant unvollkommen. Die Kenner des Toho-Gesamtwerks haben etliche Spezialeffekte aus *Admiral Yamamoto* als Zweitverwertungen identifiziert – nämlich aus den Filmen *Storm over the Pacific* (1960) und *Storm Squadron!* (1963).

Protagonisten. Die Macher des *Admiral* waren bemüht, Yamamoto als verantwortungsvollen Vorgesetzten darzustellen, der „verzweifelte Maßnahmen“ befürwortet, aber aussichtslose ablehnt. Ein Beispiel: Als die Pearl-Harbor-Operation greifbare Formen annimmt, kommt auch der mögliche Einsatz von Kleinst-U-Booten des Typs A zur Sprache, die sich (mit zwei Torpedos bestückt) in den Hafen schleichen sollen.

Damit konfrontiert, verneint der Film-Yamamoto diese Idee ausdrücklich mit Verweis auf die ungesicherte Rückkehr der Besatzungen. Hier schwindelt der Film, denn fünf dieser simplen Mini-U-Boote, welche die späteren Kamikaze-Angriffe, die Yamamoto nicht mehr erlebte, moralisch vorwegnahmen und in die Nähe von Selbstopfer rückten, kamen am 7. Dezember 1941 zum Einsatz. Eines davon hat die *USS Ward* am Hafeneingang versenkt.

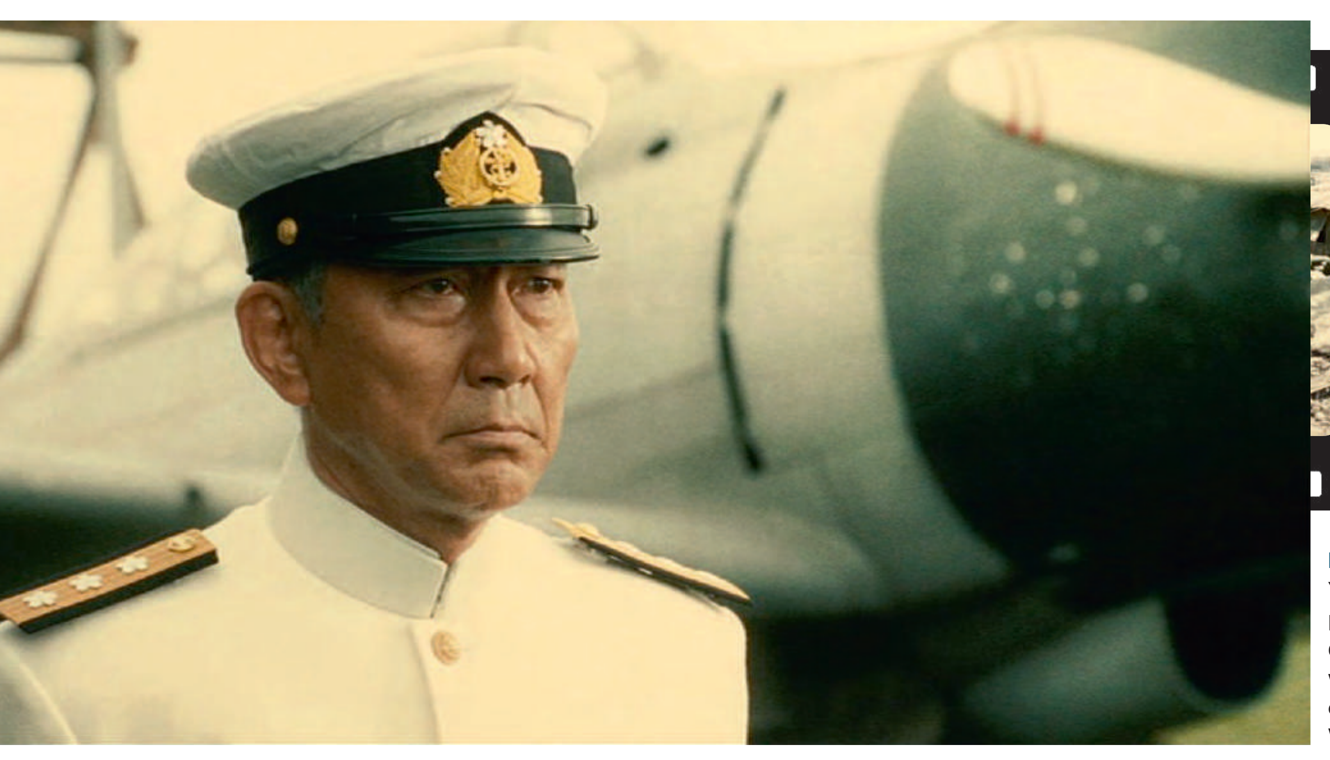
Befremdlich im ansonsten recht makellosen *Admiral* ist nur, dass die hässlichen Seiten des Luft- und Seekriegs fast komplett außen vor bleiben. Keine Gräuel weit und breit, weder hüben noch drüben. Gestorben wird im Off oder in heroischer Pose, und der Feind taucht niemals körperlich auf. Dieser Krieg im Pazifik sieht seltsam steril aus, vielleicht mit vollster Absicht. Ein Beispiel dafür sind drei befreundete, hoffnungsvolle Jagdflieger; einer nach dem anderen fällt, aber es erscheint als ganz natürlicher Vorgang.

Fiktive Charaktere

Hilfreich eingeflochten sind zwei weitere fiktive Figuren: der kriegslüsterne Chefredakteur einer Tokioter Zeitung und ein aufgeschlossener junger Journalist. Sie repräsentieren die japanische Zivilgesellschaft, wobei der Nachwuchsjournalist gleichsam als Chronist für den Zuschauer agiert. Als er seine Zweifel an der Sinnhaftigkeit des totalen Krieges, der die japanischen Städte zunehmend verwüs-



USA SCHLAGEN ZURÜCK: Der „Doolittle Raid“ vom 18. April 1942 macht den Japanern klar, wie verwundbar sie in Wirklichkeit sind



ENDE IN SICHT: Yamamotos Truppenbesuch auf den Salomonen war sein Wunsch; er wurde ihm zum Verhängnis

18. APRIL 1943 Tod im Paradies

Für die meisten Amerikaner, damals wie heute, gilt Isoroku Yamamoto als *The Man who planned Pearl Harbor*, wie es ein Buchtitel nahelegt. Tatsächlich hatte Yamamoto diesen Erstschlag favorisiert und planen lassen, als der Konflikt unvermeidbar zu werden drohte. Diese offene Rechnung beglichen die USA am 18. April 1943. Operation „Vengeance“ (Rache) nennt sich ganz zutreffend der USAAF-Einsatz über den Salomonen.

An diesem Tag startet auf Rabaul der Oberbefehlshaber der Kaiserlichen Marine zu einer Inspektionstour zu mehreren Stützpunkten rund um Bougainville. Sechs Jagdflugzeuge, Typ Mitsubishi A6M3 Zero, eskortieren zwei Mitsubishi-G4M-Bomber. In der ersten Maschine sitzt Yamamoto, in der zweiten Vizeadmiral Matome Ugaki.

Doch sie sind chancenlos: Die Amerikaner haben den Funkspruch NTF131755 mit Yamamotos Absichten und seiner Flugroute abgefangen und entschlüsselt. Die US-Admirale Chester W. Nimitz und William F. Halsey lassen sich diese Gelegenheit nicht entgehen. Von Guadalcanal aus sind an diesem Morgen 16 Lockheed P-38G Lightning von der 347th Fighter Group unterwegs, um Yamamoto zur Strecke zu bringen.

Nach einem langen Anflug, der nur mit Zusatztanks zu schaffen war, können die Lightning-Piloten die japanische Formation zur berechneten Zeit abfangen, nur zehn Minuten vor der geplanten Landung auf einer kleinen Insel vor Bougainville. Der Luftkampf ist kurz und heftig. Yamamotos Maschine stürzt brennend in den Dschungel, keiner überlebt. Die zweite klatscht ins Meer, Ugaki kann sich retten. Die Amerikaner erklären die wohlgeplante Operation „Vengeance“ vorläufig als Glücksfall, um ihre Codeknacker nicht zu verraten. Doch die Streitfrage, wer nun Yamamotos Maschine abgeschossen hat, ist bis heute nicht eindeutig geklärt.

Die Japaner bergen ihren gefallenen Admiral. Er war schon im Flug durch Beschuss gestorben, nicht beim Absturz. Es heißt, man habe seinen Leichnam mit der Hand am Schwert gefunden – wie es einem Samurai zukommt.



LUFTKAMPF ÜBER BOUGAINVILLE: Die Fantasie des Zeichners muss nachhelfen

Foto: Sammlung Stefan Bartmann

tet, nicht mehr verbergen kann, wird er eingezogen. Am Ende des Films, nach der schmachvollen Kapitulation, wirft er einen Blick auf das zerstörte Tokio. Japan muss sich neu erfinden.

Im Auge des Taifuns

Da ist der Admiral schon lange tot. Wenn sich der Film dem Ende Yamamotos zuwendet, hält er sich sehr treu an die verbürgte Historie. Nach der japanischen Niederlage auf Guadalcanal scheinen die Soldaten ihre Ration an Zuspruch von höherer Seite verdient zu haben. War dies der einzige Grund, weshalb Yamamoto im April 1943 gegen den erklärten Rat seines Stabes auf einen Truppenbesuch bestand, der ihn in ganz unmittelbare Gefahr brachte? Es entsprach wohl seinem Charakter, sich nicht von einer einmal getroffenen Entscheidung abbringen zu lassen. So hatten die Amerikaner leichtes Spiel. Wussten die Lightning-Piloten, wen sie da vor ihren Bordkanonen hatten? Ja, sehr genau sogar (siehe Infokasten links).

Im Dezember 2011 startete *Der Admiral* in den japanischen Kinos. Im Untertitel verspricht er dem heimischen Publikum (dem niemand erklären muss, um wen es hier geht) nichts weniger als „Die Wahrheit über den Pazifikkrieg vor 70 Jahren“ – als sei ein Berg von Unwahrheiten über das Thema im Umlauf. Vier Jahre Produktionszeit und viel Geld hat diese glänzend gemachte Heldenverehrung verschlungen.

Ein Denkmalsturz war von diesem Film nicht zu erwarten. Doch er macht die Person Isoroku Yamamoto für die Nachwelt sehr viel



TOKIO IN TRÜMMERN: Isoroku Yamamotos Befürchtungen haben sich schlussendlich bewahrheitet

zugänglicher – die Absicht jedes aufrechten Biopics. Für andere historisch relevante Figuren aus Yamamotos Umfeld blieb da kaum noch Platz. Der Oberbefehlshaber steht im Auge des Taifuns: kaum eine Szene ohne ihn, stets die Ruhe selbst und immer beherrscht, selten ein lautes Wort, nie eine verletzende Geste – ganz Samurai. Yamamotos leiblicher Vater (Isoroku war als junger Mann adoptiert worden) gehörte dieser legendären Kriegerkaste an. Seine unbedingte Loyalität und Fügsamkeit in das Unvermeidliche scheinen sehr in diesem alten Ehrenkodex begründet.

Isoroku Yamamoto war ein im besten Sinne altmodischer Mensch auf dem aktuellen Stand der Technik. So könnte ein Fazit dieses Films lauten. Ähnliches kann man auch über diesen Film sagen. *Der Admiral* ist traditionelles Kino, stilsicheres Handwerk ohne eitle Mätzchen, mit sichtbar großem Aufwand inszeniert. Japans Schauspieler-Elite agiert souverän. In der Titelrolle: der populäre und auch im Westen bekannte Star Kôji Yakusho. Es heißt, ohne seine Zusage wäre der Film gar nicht erst entstanden. Gut so, denn seine intensive Verkörperung Isoroku Yamamotos ist schlicht großartig!

KURZKRITIK

Spannend, aufschlussreich, mitreißend, handwerklich einwandfrei, wenn auch mit befriedigenden CGI-Effekten. Bietet große Schauwerte und intime Einblicke ins japanische Geschichts- und Gesellschaftsbild der 1930er- und 1940er-Jahre. Vor allem aber: die respektvolle Annäherung an einen faszinierenden Menschen und tragischen Strategen. Absolut sehenswert!

Lob aus Amerika

Sogar in amerikanischen Filmfachblättern fand *Isoroku* (so der US-Titel) wohlwollende Aufnahme. Auch dort respektierte man das Bemühen der japanischen Filmemacher um die glaubwürdige Darstellung dieser fast schon ins Mythische entrückten Figur, ohne dabei ins Gloriose zu geraten. Denn schon einmal, 1968, wuchtete Japan seine Marine-Legende pompös auf die Leinwand.

Damals tappte *Admiral Yamamoto* (mit Toshiro Mifune, siehe Infokasten) noch in die selbst gestellte Propagandafalle und blieb an der Oberfläche stecken. Vier Jahrzehnte später machte es eine neue Generation geschickter. Die versprochene „Wahrheit über den Pazifikkrieg“ offenbart sich aber nicht als historische Gegendarstellung, sondern erzählt viel Erhellendes über den bis heute in Japan hochverehrten und letzten Endes gescheiterten Strategen und Pazifisten, dessen früher Tod den Verlauf der Geschichte womöglich verändert hat.

Yamamotos Ansehen spiegelt sich auch in dem bescheidenen Museum, das ihm und dem friedlichen Ansatz gewidmet ist. Es steht in seiner Geburtsstadt Nagaoka an der Nordküste der Hauptinsel Honshu. Neben persönlichen Gegenständen des Admirals führt ein zentrales Ausstellungsstück die Besucher ganz unmittelbar auf die Pazifikinsel Bougainville zurück, wo sich Yamamotos Schicksal erfüllte: die abgerissene linke Außentragfläche des abgeschossenen „Betty“-Bombers. ⚓

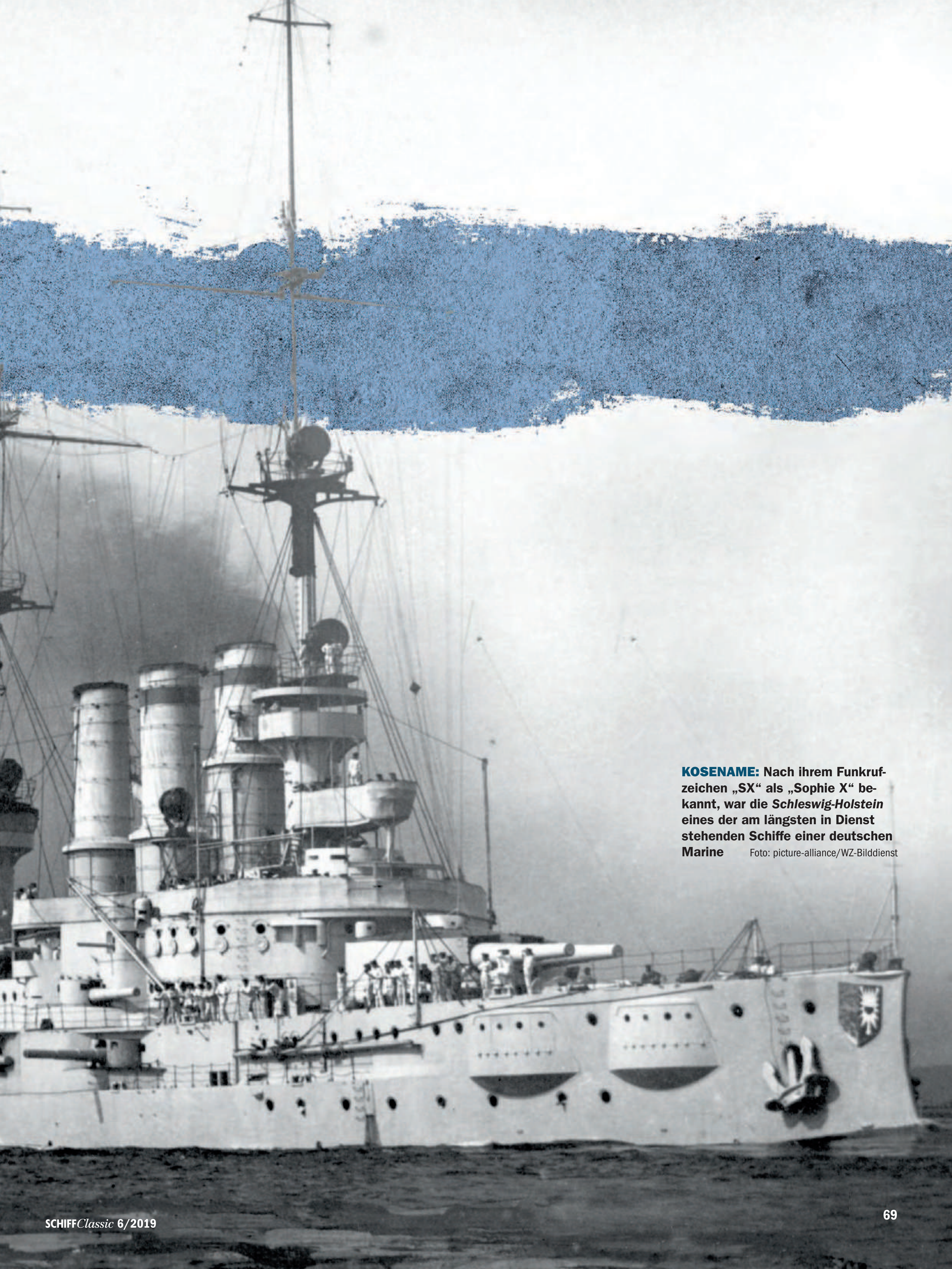


In drei Marinen: Linienschiff *Schleswig-Holstein*

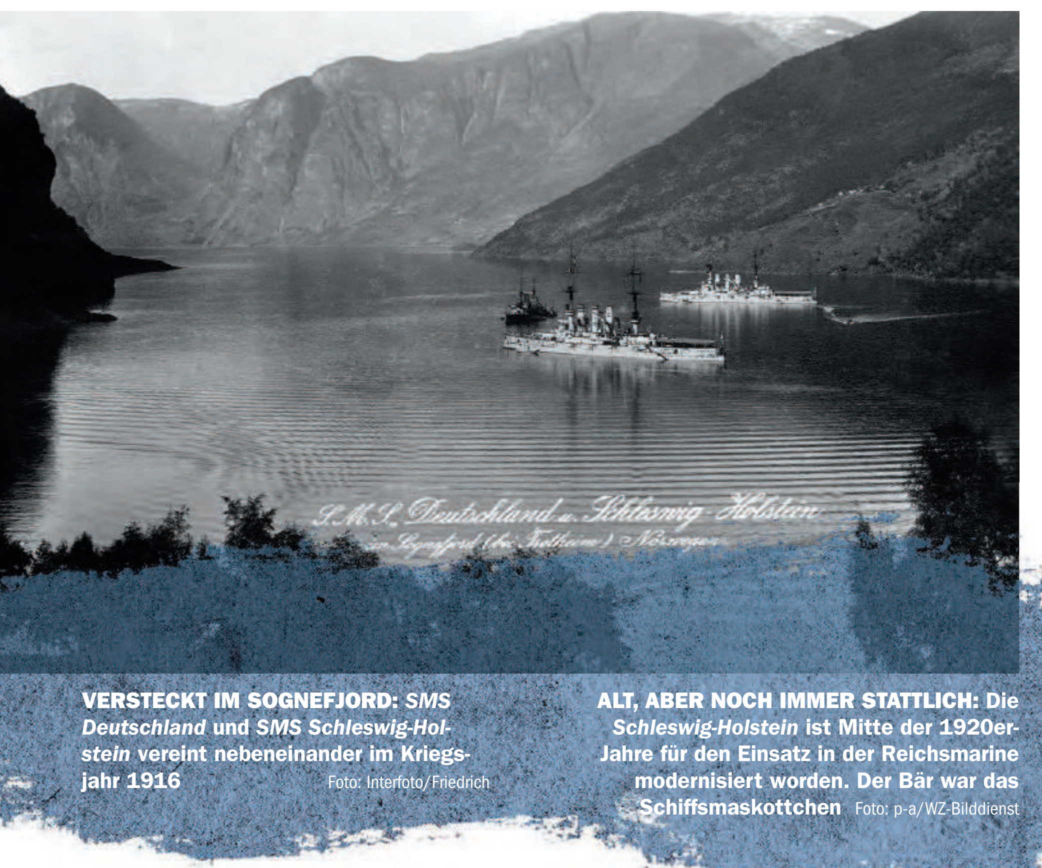
SOPHIE X

Mit ihrem Geschützfeuer auf die polnische Westerplatte eröffnete die *Schleswig-Holstein* am 1. September 1939 den Zweiten Weltkrieg – zumindest symbolisch. Das Schiff war nicht erst seit Kriegsbeginn veraltet, sondern schon bei seinem Stapellauf. Weshalb stand es überhaupt 40 Jahre im Einsatz?

Von Fregattenkapitän d. R. Dr. Jann M. Witt



KOSENAME: Nach ihrem Funkrufzeichen „SX" als „Sophie X" bekannt, war die *Schleswig-Holstein* eines der am längsten in Dienst stehenden Schiffe einer deutschen Marine Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



VERSTECKT IM SOGNEFJORD: ***SMS Deutschland*** **und** ***SMS Schleswig-Holstein*** **vereint nebeneinander im Kriegsjahr 1916** Foto: Interfoto/Friedrich



ALT, ABER NOCH IMMER STATTLICH: **Die** ***Schleswig-Holstein*** **ist Mitte der 1920er-Jahre für den Einsatz in der Reichsmarine modernisiert worden. Der Bär war das Schiffsmaskottchen** Foto: p-a/WZ-Bilddienst

Als die *Schleswig-Holstein* am 17. Dezember 1906 bei der Kieler Germaniawerft vom Stapel lief, hatte die Royal Navy ihr Schlachtschiff *Dreadnought* bereits in Dienst gestellt (3. Dezember 1906). Es war größer, schneller und stärker als alle älteren Linienschiffe, die damit mit einem Schlag militärisch entwertet wurden.

Dennoch nahm die *Schleswig-Holstein* als Teil des II. Geschwaders der Hochseeflotte an der Skagerrak-Schlacht 1916 teil. Dabei zeigte sich, dass Schiffe wie die *Schleswig-Holstein* im Kampf gegen moderne Schlachtschiffe hoffnungslos unterlegen waren, weshalb die älteren Linienschiffe Ende 1916 aus dem aktiven Flottendienst ausschieden. Nach der Niederlage Deutschlands im Ersten Weltkrieg beschränkte der Versailler Vertrag von 1919 den materiellen und personellen Umfang der neuen Reichsmarine. Den Vertragsbestimmungen entsprechend verblieben dem Deutschen Reich nur acht ältere Vorkriegslinienschiffe (davon zwei als Reserve), sechs ältere Kleine Kreuzer und 24 Torpedoboote. Eines der für die Reichsmarine vorgesehenen Linienschiffe war die *Schleswig-Holstein*, die allerdings zunächst als Reserveschiff diente.

SCHLESWIG-HOLSTEIN Bewaffnung

Das Linienschiff *Schleswig-Holstein* hatte eine Hauptbewaffnung von je einem 28-cm-Zwillingsturm vorn und achtern sowie einer in Kasematten aufgestellten Mittelartillerie (14 x 17-cm-Geschütze). Hinzu kamen eine leichte Artillerie von 20 x 8,8-cm-Kanonen sowie sechs 45-cm-Unterwassertorpedorohre. Drei Dampfmaschinen mit insgesamt 19.330 PS verliehen den 127 Meter langen und 22 Meter breiten Schiffen der *Deutschland*-Klasse eine Höchstgeschwindigkeit von 18 Knoten.

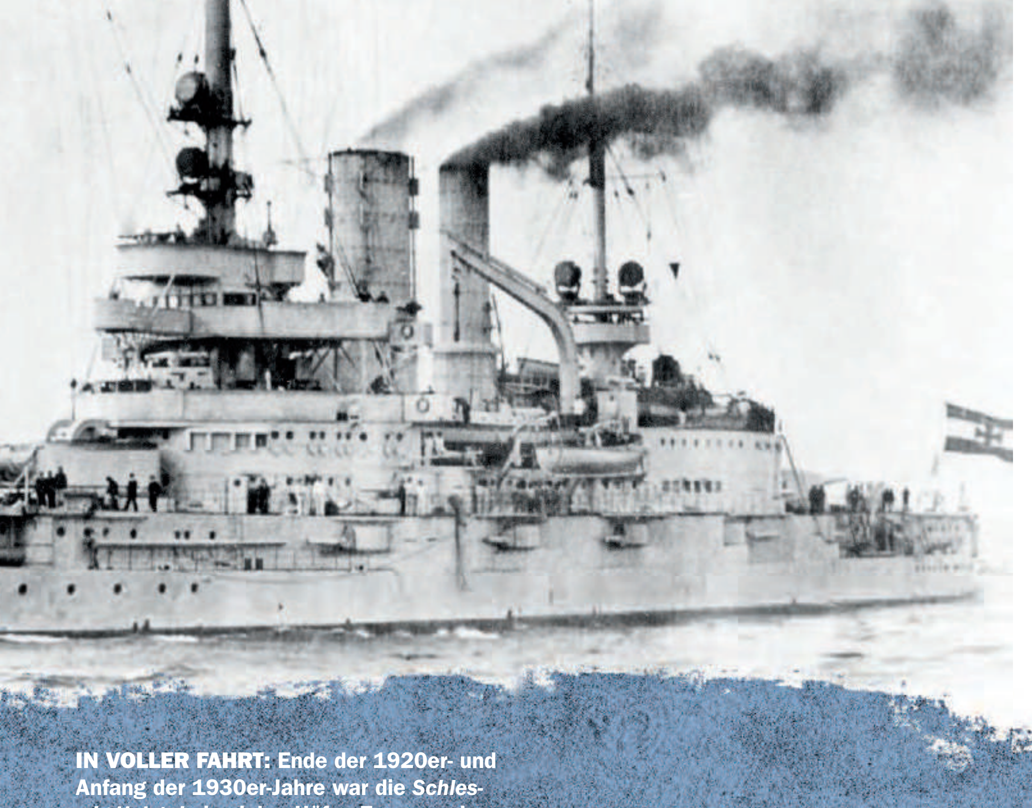
Kriegsmarine macht mobil

Nach einer Grundinstandsetzung wurde sie am 1. Februar 1926 als Flottenflaggschiff erneut in Dienst gestellt. In den folgenden Jahren unternahm die *Schleswig-Holstein* zahlreiche Auslands- und Ausbildungsreisen. Bei wiederholten Umbauten verlor das alte Linienschiff nicht nur einen seiner ursprünglich drei Schornsteine, sondern auch nach und nach seine Mittelartillerie.

Ab 1935 begann das NS-Regime offen mit der massiven Aufrüstung der Wehrmacht, um Deutschland so schnell wie möglich kriegsbereit zu machen. Zugleich wurde die deutsche Außenpolitik immer aggressiver: 1936 ließ Hitler das Rheinland sowie 1938 Österreich und das Sudetenland besetzen. Lange sahen die Großmächte Hitlers rücksichtsloser Expansionspolitik tatenlos zu. Erst nachdem Deutschland die Resttschechei im März 1939 besetzt hatte, gaben Großbritannien und Frankreich Garantieerklärungen für den Fall eines deutschen Angriffs auf Polen ab. Gleichwohl war Hitler fest zum Krieg entschlossen: Am 28. April 1939 kündigte er den 1934 geschlossenen Nichtangriffspakt mit Polen.

Zugleich wurden die Konflikte um den „polnischen Korridor", der Ostpreußen vom restlichen Reichsgebiet trennte, und die zwischen Deutschland und Polen umstrittene Stadt Danzig gezielt zum Kriegsgrund hochgespielt, während die NS-Propaganda Gewalttaten gegen Deutschgesinnte in Polen zur Stimmungsmache nutzte.

Im Zuge der Vorbereitungen für den Angriff auf Polen („Fall Weiß") machte auch die Kriegsmarine mobil, deren Hauptaufgabe es war, die polnische Marine auszuschalten, die aus nur vier Zerstörern, fünf U-Booten sowie



IN VOLLER FAHRT: Ende der 1920er- und Anfang der 1930er-Jahre war die *Schleswig-Holstein* in vielen Häfen Europas ein gern gesehener Gast Foto: SZ-Photo



VERHASSTE FARBEN: Bis 1933 wehte Schwarz-Weiß-Rot mit den schwarz-rot-goldenen Farben der Republik im linken Obereck Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

BESUCH IN HAMBURG: Hitler benannte Mitte 1935 die Reichs- in Kriegsmarine um, die *Schleswig-Holstein* wurde vorübergehend Flottenflaggschiff Foto: Interfoto/Friedrich

einigen kleineren Einheiten bestand. Am 22. August entsandte die deutsche Marineführung die *Schleswig-Holstein* unter dem Vorwand eines Flottenbesuchs nach Danzig, um dort bei Kriegsausbruch ein kampfkräftiges Schiff zur Verfügung zu haben.

Trotz seines Alters war das von Kapitän zur See Gustav Kleikamp befehligte Linienschiff mit seinen vier 28-Zentimeter-Geschützen den leichter bewaffneten Schiffen der polnischen Marine mehr als gewachsen. Zudem übernahm die Schleswig-Holstein, die zahlreiche Kadetten der Crew 1938 an Bord hatte, am Abend des 24. August in See einen 230 Mann starken Marinestoßtrupp unter dem Befehl von Oberleutnant (Marineartillerie) Wilhelm Henningsen.

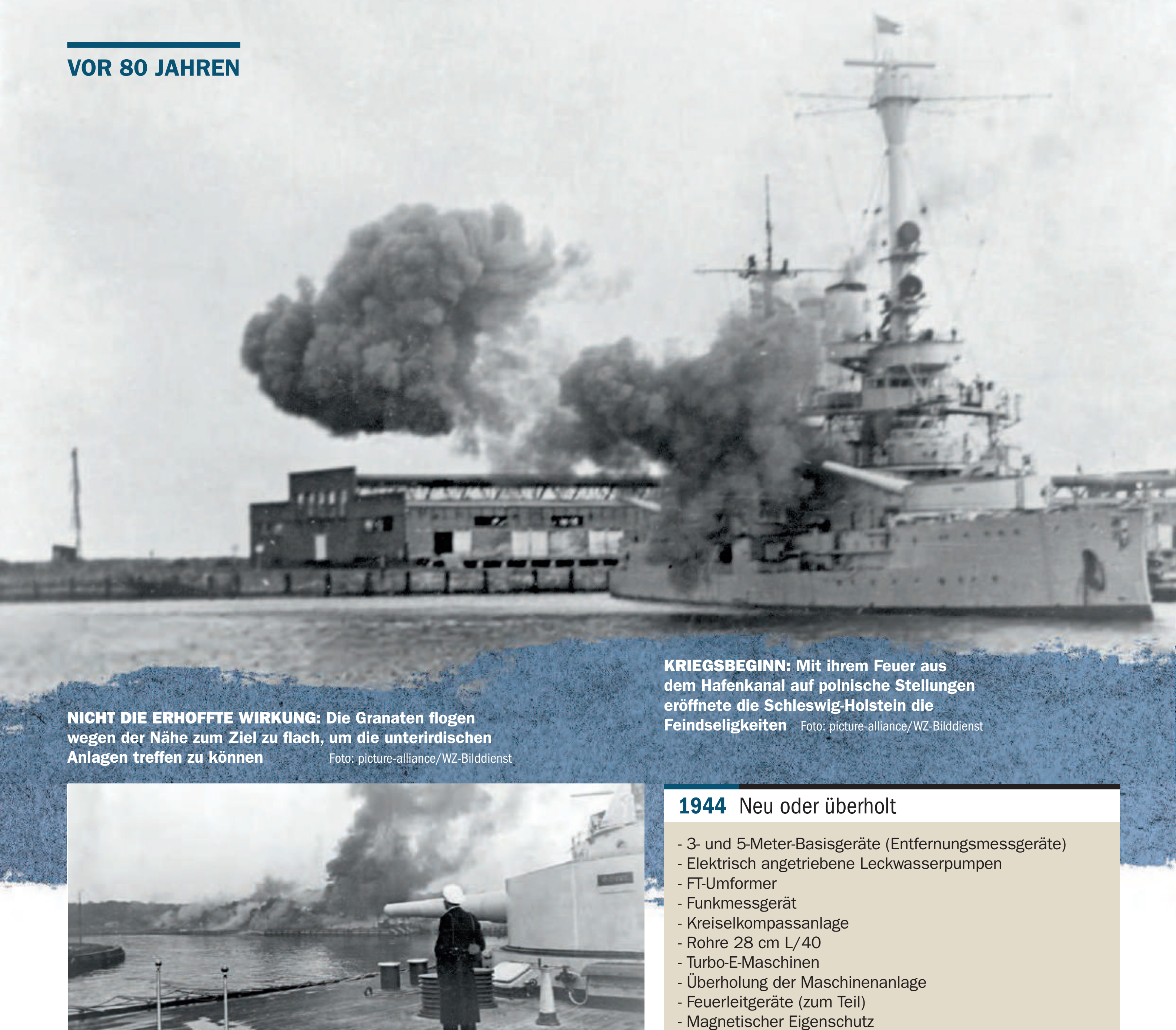
Befehl zum Angriff

Als das Schiff am 25. August in den Hafen von Danzig einlief, glich es einem schwimmenden trojanischen Pferd, das in seinem Bauch eine schlagkräftige Landungsstreitmacht mitführte. Nur einen Tag zuvor hatten Deutschland und die Sowjetunion einen Nichtangriffspakt geschlossen, dessen geheimes Zusatzprotokoll vorsah, das nördliche Ostmitteleuropa zwischen den beiden Mächten aufzuteilen, was Hitler die notwendige Rückenfreiheit für den Überfall auf Polen gab. Am späten Nachmittag des 31. August erhielt Kapitän zur See Kleikamp per Funkspruch den verschlüsselten Angriffsbefehl.

Am 1. September 1939 um 4:47 Uhr eröffneten die Geschütze der *Schleswig-Holstein* das Feuer auf die polnischen Stellungen der Westerplatte. Unter anderem mit diesen Schüssen begann der Krieg gegen Polen, der sich zum Zweiten Weltkrieg ausweiten sollte. Bereits nach gut zehn Minuten stellte das Schiff sein Artilleriefeuer wieder ein. Dann setzte der bereits in der Nacht ausgeschiffte Marinestoßtrupp zum Sturm auf die polnischen Stellungen an. Zu diesem Angriff hatte sich Kapitän zur See Kleikamp von Generalmajor Friedrich Eberhardt, dem Befehlshaber der in Danzig liegenden getarnten deutschen Heeresverbände, überreden lassen, obwohl derartige Aktionen eigentlich nicht zu seinen Aufgaben gehörten.

Polnische Gegenwehr

Wider Erwarten leisteten die rund 220 polnischen Verteidiger unter dem Befehl von Major Henryk Sucharski in ihren gut ausgebauten Stellungen erfolgreich Gegenwehr. Weil man es versäumt hatte, die polnischen Befestigungsanlagen auf der Westerplatte ausreichend aufzuklären, erlitten die Soldaten des Marinestoßtrupps schwere Verluste. Bald geriet ihr Angriff ins Stocken. Auch ein



KRIEGSBEGINN: Mit ihrem Feuer aus dem Hafenkanal auf polnische Stellungen eröffnete die Schleswig-Holstein die Feindseligkeiten Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

NICHT DIE ERHOFFTE WIRKUNG: Die Granaten flogen wegen der Nähe zum Ziel zu flach, um die unterirdischen Anlagen treffen zu können Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

1944 Neu oder überholt

- 3- und 5-Meter-Basisgeräte (Entfernungsmessgeräte)
- Elektrisch angetriebene Leckwasserpumpen
- FT-Umformer
- Funkmessgerät
- Kreiselkompassanlage
- Rohre 28 cm L/40
- Turbo-E-Maschinen
- Überholung der Maschinenanlage
- Feuerleitgeräte (zum Teil)
- Magnetischer Eigenschutz
- Reinigung des Schiffbodens und der Außenhaut

erneuter Beschuss durch die *Schleswig-Holstein* zeigte nur wenig Erfolg. Schließlich zogen sich die Deutschen zurück. Der Angriff hatte die Deutschen 15 Tote, unter ihnen Oberleutnant Henningsen, sowie 58 Verwundete gekostet.

Entschlossen setzten die polnischen Verteidiger der Westerplatte ihren hartnäckigen Widerstand fort. Auch an den folgenden Tagen scheiterten mehrere Angriffe der inzwischen durch Heereseinheiten verstärkten Marinesturmsoldaten, obgleich man die polnischen Stellungen wiederholt von Land und von See aus mit Artillerie beschossen und Sturzkampfbomber am 2. September Wasserleitungen zerstört und somit die Versorgung unterbrochen hatten.

Doch am Ende blieb den ohne Hoffnung auf Entsatz kämpfenden polnischen Soldaten keine andere Wahl als die Kapitulation. Am Morgen des 7. September, um 10:15 Uhr, ergab sich Sucharski mit seinen Männern General Eberhardt, der in Anerkennung der tapferen Verteidigung dem polnischen Major seinen Säbel zurückgab – ein seltener Akt der Ritterlichkeit in diesem Feldzug.

Weitere Kämpfe

Nach der Kapitulation der Westerplatte konnte die Wehrmacht Danzig als Nachschubhafen nutzen. Die *Schleswig-Holstein* beteiligte sich nun an den Kämpfen rund um die Danziger Bucht. Am 19. September ergab sich die nahe gelegene polnische Hafenstadt Gdynia, die unter ihrem neuen Namen Gotenhafen ein wichtiger deutscher Stützpunkt wurde; die Halbinsel Hela mit ihrem Marinehafen kapitulierte erst am 2. Oktober.

Ein Teil der polnischen Marine hatte sich rechtzeitig absetzen können: Drei Zerstörern und zwei U-Booten war der Durchbruch nach England gelungen, von wo aus sie auch nach der polnischen Kapitulation den Kampf gegen Deutschland fortsetzten. Drei weitere U-Boote wurden in Schweden interniert; den Rest der polnischen Flotte vernichtete die deutsche Luftwaffe.

Der Vormarsch der Wehrmacht war unaufhaltsam. Entsprechend ihrer Garantieverpflichtung gegenüber Polen hatten England und Frankreich zwar am 3. September

Deutschland den Krieg erklärt, griffen aber zunächst nicht in den Kampf ein. Als sich der Sieg der Deutschen abzeichnete, ließ Stalin am 17. September das ihm in dem geheimen Zusatzabkommen zum deutsch-sowjetischen Nichtangriffspakt als Beute zugesicherte Ostpolen durch die Rote Armee besetzen. Am 6. Oktober kapitulierten die polnischen Streitkräfte; der polnische Staat hörte auf zu existieren. Die 1919 von Deutschland abgetretenen Gebiete gliederte Berlin wieder in das Deutsche Reich ein und fasste die restlichen polnischen Gebiete unter deutscher Herrschaft zum sogenannten „Generalgouvernement" zusammen. Die polnische Bevölkerung wurde brutal unterdrückt und das Land rücksichtslos ausgeplündert.

Die Kriegsmarine nutzte die *Schleswig-Holstein* nach dem Ende des Polenfeldzugs zunächst wieder als Ausbildungsschiff. Der nächste militärische Einsatz war die Teilnahme an der Operation „Weserübung", der Besetzung Norwegens und Dänemarks durch die Wehrmacht. Nachdem die Führung die *Schleswig-Holstein* zeitweilig außer Dienst gestellt und gründlich überholt hatte, bewachte das Schiff von Mai bis Oktober 1941 die Ostseeausgänge, um den nach dem Überfall auf die UdSSR (22. Juni 1941) erwarteten Ausbruch sowjetischer Kriegsschiffe nach Großbritannien zu verhindern.

Anschließend diente sie mit reduzierter Besatzung erneut als Ausbildungsschiff und schließlich als Wohnschiff in Gotenhafen. Weil das alte Linienschiff noch teilweise mit Kohle befeuert werden konnte und Kohle im Gegensatz zum immer knapper werdenden Heizöl noch ausreichend zur Verfügung stand, stellte die *Schleswig-Holstein* im Februar 1944 erneut als Ausbildungsschiff in Dienst. Am 18. Dezember 1944 fielen bei einem Luftangriff auf Gotenhafen drei Bomben auf das alte Linienschiff, das daraufhin auf ebenem Kiel sank; nur die Aufbauten ragten noch aus dem Wasser. Zwei Tage später brach dort ein Brand aus, der weitere Schäden verursachte. Am 25. Januar 1945 gab man die *Schleswig-Holstein* auf. Der größte Teil der Besatzung wurde bei der Verteidigung der Marienburg aufgerieben.

Ende durch Sprengung

Kurz vor dem Fall Gotenhafens am 21. März 1945 sprengten die Deutschen das Schiff. Nach Kriegsende jedoch hob und reparierte die Sowjetunion die *Schleswig-Holstein*, um sie bis 1955 als Zielschiff zu verwenden. Seine Überreste liegen heute in einem ehemaligen sowjetischen Übungsgebiet nahe der estnischen Insel Osmussaar. ⚓



DETAILLIERTE BESCHREIBUNG: Das Kriegstagebuch (KTB), das im Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg einsehbar ist, dokumentierte den Einsatz
Foto: Interfoto/Hermann Historica

MISSION ERFÜLLT: Das deutsche Linienschiff Ende 1939 an der Westerplatte, um einige Monate später an dem Unternehmen „Weserübung" teilzunehmen
Foto: Interfoto/Sammlung Fertig

Dampfer *Svionia* fiel einem britischen U-Boot zum Opfer

Angriff aus der Tiefe

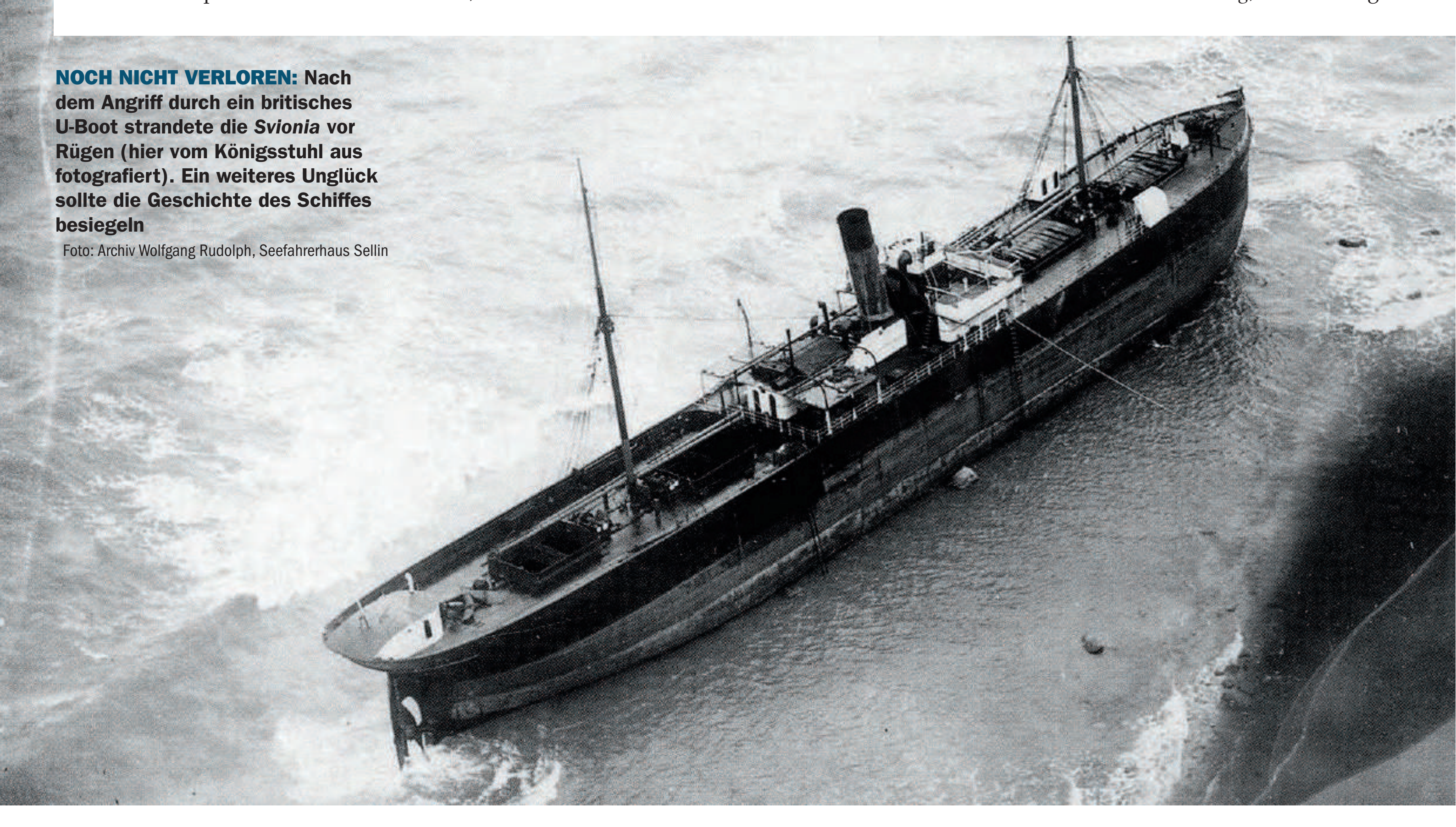
Die Kreideküste mit dem hoch aufragenden Königsstuhl ist das Wahrzeichen der Insel Rügen. Von dem Kreidefelsen aus ist eine dunkle Verfärbung in der Ostsee zu erkennen. Mit Genehmigung des Nationalparkamtes – die Wasserfläche vor dem Königsstuhl gehört zum geschützten Bereich – gingen die Unterwasserarchäologen von archaeomare e.V. einer merkwürdigen Anomalie auf den Grund. Schnell konnte von See aus die dunkle Stelle auf dem unterseeischen Kreideriff vor dem Königsstuhl lokalisiert werden.

In nur wenigen Metern Tiefe stießen die Taucher auf ein Gewirr von Stahlplatten, Blei- und Kupferrohren sowie Holzteilen, in denen sich teilweise die Netze der Fischer verfangen hatten. Teile eines Schiffspropellers brachten die Gewissheit, dass die Trümmer zu einem Wrack gehören. Doch welches Schiff strandete hier, so dicht vor der Kreideküste? Ein Schiffsunglück vor dem Königsstuhl, dem seit Jahrhunderten touristisch genutzten Aussichtspunkt der Insel Rügen, konnte nicht unbemerkt geblieben sein.

Erfolgreiche Suche

Eine Recherche nach möglichen Bilddokumenten und nach Artikeln aus Tageszeitungen zum Schicksal des unbekannten Schiffes führte schnell zum Erfolg. Das Wrack vor den Kreidefelsen war zwischen 1915 und 1922 ein beliebtes Motiv auf Erinnerungsfotos und Postkarten, und auf einigen Bildern ist der Name *Svionia* vermerkt.

Die 92,4 Meter lange und 12,8 Meter breite *Svionia* war ein Dampfer der Stettiner Reederei Kunstmann. 1870 als Schiffsmaklerei von dem Unternehmer Wilhelm Kunstmann gegründet, war sie bald die größte Reederei in Stettin. Die Kunstmann-Schiffe beförderten meist Eisenerz aus Schweden, während des Ersten Weltkrieges ein lohnendes Geschäft, sodass die Reederei ihren Betrieb auch auf den Schlepper- und Leichterverkehr ausdehnte und später die Stettiner Mercur-Werft erwarb. Am 6. Oktober 1915 meldete die *Stralsundische Zeitung*, dass das eng-



NOCH NICHT VERLOREN: **Nach dem Angriff durch ein britisches U-Boot strandete die *Svionia* vor Rügen (hier vom Königsstuhl aus fotografiert). Ein weiteres Unglück sollte die Geschichte des Schiffes besiegeln**
Foto: Archiv Wolfgang Rudolph, Seefahrerhaus Sellin

Erst ein Tauchgang brachte Gewissheit: Vor Rügen liegt ein Wrack in vier Meter Tiefe. Eine gründliche Recherche brachte die Forscher rasch auf die Spur der *Svionia*. Die Geschichte des Dampfers offenbarte Erstaunliches Von Dr. Thomas Förster



TRÜMMERFELD: Die Unterwasserarchäologen lokalisierten zunächst nur ein ausgedehntes Feld mit verschiedenen Wrackteilen Foto: Jens Pohland, Stuttgart

lische U-Boot E 19 (Lieutenant Commander Francis Newton Allen Cromie) den Stettiner Dampfer *Svionia* am Tag zuvor kurz nach 5 Uhr nachmittags bei Arkona mit einem Geschütz beschossen habe.

Das U-Boot habe zunächst die deutsche Flagge geführt, dann die englische Flagge gesetzt und den Dampfer auf 400 bis 500 Meter ohne vorherige Warnung beschossen. Daraufhin sei die Besatzung in die Boote gegangen, allerdings nicht, ohne zuvor das Schiff bei Stubbenkammer auf Strand zu setzen. Zehn Mann konnten in Kollickerort anlanden, während der Rest der Seeleute mit dem Kapitän und Steuermann nach Saßnitz fuhr. Soweit der Zeitungsbericht.

In der Folgezeit ergaben sich jedoch einige Fragen. So war beispielsweise unklar, warum ein Großteil der Besatzung das Schiff bei Arkona verließ und der Kapitän es unterhalb des Königsstuhls stranden ließ. Teilweise hegte man sogar Zweifel, ob das britische U-Boot das Schiff überhaupt beschädigt habe.

Fragen und Antworten

Akteneinsicht ergab, dass die *Svionia* ohne Ladung an jenem 5. Oktober 1915 von Stettin nach Stockholm fuhr und um 17:10 Uhr das auftauchende U-Boot sichtete. Um möglichst wenig Angriffsfläche zu bieten, ließ Kapitän Carl Fischer dem U-Boot das Heck zudrehen und versuchte dann mit voller Fahrt in Richtung Rügen zu entkommen. Um 17:20 Uhr eröffnete das U-Boot mit seinem Geschütz das Feuer. Als ein zweiter Schuss in die Kochskammer einschlug, stoppte die *Svionia* und die Besatzung ging in die Boote. Sechs weitere Schüsse trafen den Maschinenraum, das Maschinenskylight (Fenster) und das Heck. Das U-Boot änderte daraufhin seine Position und beschoss das Vorschiff.

In der aufkommenden Dunkelheit entzogen sich sowohl die *Svionia* als auch das U-Boot den Blicken der Besatzung. Experten untersuchten die Einschusslöcher und Geschosssplitter und stellten fest, dass die Briten den Dampfer mit 5,5-cm-Granaten beschossen hatten. Die Seeamtsverhandlung vom

ZUFÄLLIGE HINWEISE: Auf zahlreichen Fotos findet sich das Wrack und erleichterte die Schiffsbestimmung
Foto: Max Dreblow, Stettin



KAISERLICHE TECHNIK: Zahlreiche Blei- und Kupferrohre sind Zeugnisse der technischen Anlagen an Bord
Foto: Thomas Förster, Stralsund

VIELSCHICHTIG: Viele Rohre und andere Wrackteile zeigen Spuren vergangener Bergungsarbeiten
Foto: Jens Pohland, Stuttgart

DER IDENTITÄT AUF DER SPUR: Einen wichtigen Anhaltspunkt zur Identifikation des Wracks bieten Bruchstücke des Schiffspropellers
Foto: Roland Obst, Baabe

15. Dezember 1915 kam am Ende zu dem Schluss, dass Kapitän Fischer korrekt gehandelt hatte. Das Urteil ging auch an den Chef des Admiralstabes der Marine.

Schwieriges Unterfangen

Bereits am 7. Oktober begannen Arbeiten an dem gestrandeten Schiff, die jedoch wegen ungünstigen Wetters verschoben werden mussten. Die *Svionia* lag im zähen Kreidegrund in unmittelbarer Strandnähe fest. Begutachtungen zeigten, dass das Schiff nur wenig beschädigt war, sodass der Auftrag zum Bergen an die Greifswalder Firma Spruth ging, die diesbezüglich bereits gute Referenzen hatte. Das Vorhaben stellte sich jedoch als äußerst kompliziert dar, da sich große Steine am Rumpf verklemmt hatten, die man erst räumen musste.

Auch die Fläche, über die man das Schiff vom Strand freischleppen wollte, hatte man von Steinen zu befreien. Mit zwei seeseitig gesetzten, als Widerlager dienenden Dalben sollte sich das Schiff mithilfe seiner eigenen Dampfwinde vom Strand herunterziehen, was trotz mehrerer Versuche misslang. Einen weiteren Versuch unternahm die Hamburger Firma Philip Holzmann.

Das Unternehmen beabsichtigte, die *Svionia* über einen parallel zum Schiff angelegten, 100 Meter langen und 20 Meter breiten Graben ins offene Wasser zu ziehen. Vergeblich, und auch die Alternative, den Schiffskörper in den Graben zu kippen beziehungsweise abrutschen zu lassen, zeigte keinen Erfolg. Wegen aufkommender Herbststürme stellte Holzmann schließlich alle weiteren Versuche ein. Immerhin: Das an der Kreideküste festsitzende Schiff wurde zu einem beliebten Fotomotiv.

Nach dem Ersten Weltkrieg entstand neues Interesse an der *Svionia*, da das nach wie vor gut erhaltene Schiff mit Abschluss des Versailler Vertrages nicht mehr auf der Liste der deutschen Handelsschiffe auftauchte. Die Deutschen mussten es daher nicht als Reparation an die Siegermächte abführen.

Seit Herbst 1918 arbeitete man erneut daran, das Schiff zu bergen, und wollte es nun

mit Schlitten freischleppen. Doch eine Brandkatastrophe vereitelte den Plan.

In der Nacht des 10. September wachte der Maschinist der *Svionia* vom Heulen des Schiffshundes auf und entdeckte einen Brand im Mittschiffsbereich. Der Kapitän, einer der Taucher und ein Maschinenassistent waren von den Flammen eingeschlossen und hatten keine Chance.

Der Dampfer *Zeeland* konnte den Brand schließlich löschen, und was alle bisherigen Anstrengungen nicht vermocht hatten, erreichte ein starker Nordoststurm am 31. Oktober 1919. Das Schiff rutschte in die Bergungsrinne und schwamm auf. Allerdings durchschlug die Dampfmaschine die durch die Strandung geschwächten Verbände der Außenhaut. So sank die *Svionia* und wurde endgültig zum Wrack, dessen erreichbare Reste man zwischen 1921 und 1923 retten konnte. Als letzte Teile folgten im Oktober 1951 der Kessel und im April 1953 Stücke der Bodenschale.

LEBENSLAUF DAMPFER *SVIONIA (EX ADRA)*

Herkunftsland	Deutschland
Werft	John Readhead & Sons, West Yard South Shields
Heimathafen	Stettin
Unterscheidungssignal	JGLB
Eigner	1895 English & American Shipping Co. Ltd. (CT Bowring & Co. Ltd.), London 1912 Wilhelm Kunstmann, Stettin; Umbenennung in *Svionia*
Kapitän	1912 Carl Fischer
Besatzung	15 Mann
Gebaut	September 1895
Material	Stahl
Stapellauf	24. August 1895
Indienststellung	November 1895
Verdrängung	2.797 BRT
Länge	91,81 m
Breite	12,84 m
Tiefgang	6,13 m
Antrieb	Dreifach-Expansionsdampfmaschine, John Readhead & Sons, West Yard South Shields, 1.300 PS
Geschwindigkeit	Unbekannt
Einsatzradius	Ost- und Nordsee

Neue Erkenntnisse

Dessen ungeachtet bleibt das abgewrackte Schiff für aktuelle marinehistorische Forschungen durchaus bedeutend, denn bislang war kaum bekannt, dass während des Ersten Weltkrieges eine aus sechs Fahrzeugen bestehende britische U-Boot-Flottille in der Ostsee operierte. Dieser Einheit gelang es, die vermeintlich sicheren Schiffsverbindungen des deutschen Kaiserreiches in der Ostsee empfindlich zu stören. Gerade das neutrale Schweden besaß für das deutsche Kaiserreich große Bedeutung, denn neben den von der Rüstungsindustrie dringend benötigten Eisenerzen transportierte man auch Militärpferde und landwirtschaftliche Produkte über die Ostsee nach Deutschland.

Bereits im August und September 1915 gelangten die britischen U-Boote über den Öresund erfolgreich in die Ostsee. Ihre Basis erhielten sie in den russischen Ostseehäfen, von denen sie bis zum Ausbruch der Oktoberrevolution im Jahr 1917 gegen deutsche Schiffe operierten. So auch gegen die *Svionia*. ⚓

AUF DER *TITANIC*: Mit Ruder und Maschinentelegraf manövriert man sich zwischen den virtuellen Eisbergen hindurch

HISTORISCHER NACHBAU: Die begehbare Galeere passt nur knapp in das Gewölbe des alten Arsenal-Gebäudes

Galata Museo del Mare

Maritimes in Genua

Wo einst Kolumbus zu Hause war

Die ligurische Hauptstadt Genua hat den flächenmäßig größten Hafen Italiens. Dessen historisches Zentrum, der Naturhafen „Porto Antico" in der Mandraccio-Bucht, diente schon der Republik Genua (958–1797) als Basis ihrer Flotte und ihres darauf beruhenden Seehandels- und Kolonialimperiums. Im 20. Jahrhundert zu einem Industriehafen heruntergekommen, hat man das Gelände im Kolumbusjahr 1992 zu neuem Leben erweckt – diesmal jedoch kulturell und touristisch.

So befindet sich hier unter anderem das größte Aquarium Europas mit rund 15.000 Tieren. 2004 kam ein weiterer Superlativ hinzu: das Galata Museo del Mare, nach eigenen Angaben das größte maritime Museum im Mittelmeerraum. Gelegen ist es im Palazzo Galata, einem erhaltenen Teil des einstigen Arsenals, dem wichtigsten maritim-militärischen Gebäude der Stadt um das Jahr 1600. Hier entstanden unter anderem die Galeeren, auf denen die genuesische Seeherrschaft beruhte.

So ist der Nachbau einer Galeere aus dem 17. Jahrhundert im Maßstab 1:1 in den unteren Gewölben des mit einer modernen Glasfassade überbauten historischen Gebäudes ein Kernstück der Sammlung. Dass diese zu einem großen Teil regional ausgerichtet ist, verwundert angesichts der Stadtgeschichte nicht. Eine Rüstkammer mit frühneuzeitlichem Kriegsgerät der Schiffsbesatzungen, Modelle und Dioramen sowie Gemälde und sonstige Bildnisse geben einen guten Einblick in diese Historie.

Dem bekanntesten Sohn der Stadt, Christoph Kolumbus, ist ebenfalls ein Saal gewidmet. Vorbei an Atlanten, Globen und nautischen Instrumenten sowie der Replik einer Brigantine aus dem 19. Jahrhundert gelangt man zum zweiten thematischen Schwerpunkt des Museums: der Migration. 14 Millionen Italiener sind zwischen 1876 und 1915 nach Nord- und Südamerika ausgewandert; für Norditalien war Genua der Ausgangspunkt für die Emigranten in die Neue Welt. Nach dem Begehen der in Originalgröße nachgebauten Unterkünfte des Dampfers *Città di Torino* findet man sich in den bescheidenen Verhältnissen in Argentinien und Brasilien wieder.

Von der historischen Auswanderung geht es in die Gegenwart zu der seit 2011 mit kleinen Booten über das Mittelmeer stattfindenden Einwanderung nach Italien und ihren gesellschaftlichen Folgen. Wem das Betrachten der zahlreichen Exponate nicht reicht, der kann in die virtuelle Welt eintauchen und ein Passagierschiff wie die *Titanic* durch ein Feld mit Eisbergen steuern oder in einer 4D-Animation die stürmische See aus der Perspektive eines Rettungsbootes erleben, bevor man sich dem im Hafen liegenden Museums-U-Boot Nazario Sauro zuwendet.

Detlef Ollesch ⚓

INFO

Anschrift
Galata Museo del Mare
Calafa Ansaldo de Mari, 1
16126 Genova
www.galatamuseodelmare.it
E-Mail: accoglienzagalata@galatamuseodelmare.it
Tel. +39 010 2345655

Öffnungszeiten
März bis Oktober: täglich 10–19:30 Uhr
November bis Februar: Mo geschlossen, Di–Fr 10–18 Uhr, Sa, So und Ferientage 10–19:30 Uhr

Fotos: Detlef Ollesch

Bilderrätsel

Erkennen Sie das Schiff?

❶

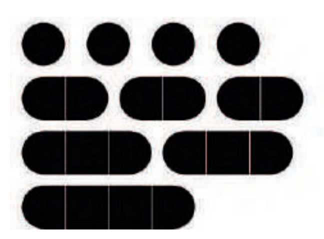
❷

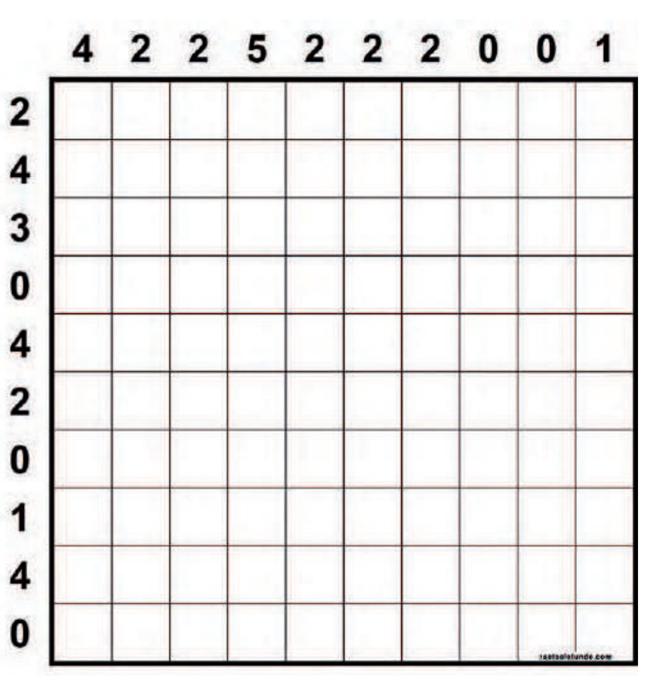
❸

❹

Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.





Lösungen:

Bilderrätsel

1 Frachtdampfer *Tetartos* (Deutschland, gebaut 1883)

2 Segelfregatte *Gefion* (Dänemark, Reichsflotte, Preußische und Kaiserliche Marine, Stapellauf 1843)

3 Kanonenboot *Dolphin* (USA, Stapellauf 1884)

4 Schlachtschiff *Bismarck* (Deutschland, Stapellauf 1939)

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)



Maritimes Wimmelbild

Dass diese 1587 in Messina gefertigte Karte Südamerika zeigt, lässt sich schnell erkennen. Was hingegen erst genaueres Hinsehen offenbart, ist die enorme Detailfülle, die den Betrachter buchstäblich mit auf die Reise nimmt. Etwa auf die von Magellan, dessen 1520 nach ihm benannte Straße eingezeichnet ist. Der Wert dieser an nautischen Informationen, Landmarken, Städtenamen und Symbolen reichen und in der spanischen Nationalbibliothek Madrid verwahrten Darstellung erhöht sich noch dadurch, dass es sich um eine Miniaturkarte handelt. *AK*



Foto: Interfoto/Photoaisa



Der „Stier von Scapa Flow“

Am 14. Oktober 1939 brach Kapitänleutnant Günther Prien mit seinem U-Boot vom Typ VII B in den britischen Flottenstützpunkt Scapa Flow ein. Trotz der Vielzahl an Minen-, Netz- und Schiffssperren und der außergewöhnlichen Strömungsverhältnisse versenkte Prien das Schlachtschiff *Royal Oak* und deckte damit die Verwundbarkeit der Homefleet auf. In der Heimat als Heldenboot gefeiert, ging U 47 im März 1941 mit der gesamten Besatzung verloren. Wir stellen Hintergründe und Taktik dieser Operation sowie die Entwicklungsgeschichte des Bootstyps VII B in allen Details vor.

Schiffschirurgen

Vergessene Helden: Die medizinische Betreuung an Bord von Schiffen seit dem 17. Jahrhundert mutet abenteuerlich an – und war es auch. Ein Blick in die Anfänge.





Das Atomschiff

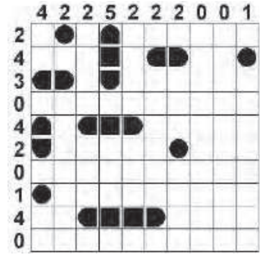
1964 lief die *Otto Hahn* als erstes und einziges deutsches Frachtschiff mit Nuklearantrieb vom Stapel. Auftrag: Forschungsvorhaben. Doch war das alles? Eine Spurensuche.

Untergang

Die Schwesterschiffe *HMS Dorsetshire* und *Cornwall* fielen 1942 japanischen Trägerflugzeugen zum Opfer; dennoch blieb der Angriff nur ein Teilerfolg.



Auflösung des Rätsels



AUSSERDEM:

Wolfgang von Gronau Seeflieger und Luftfahrtpionier

Missionierung Mit „Harmonys“ für den richtigen Glauben

Kampfboot M 328 Minensucher als Artillerieträger

Fotos: picture-alliance/ZB/dpa, Interfoto/National Maritime Museum London/Science & Socie-ty/Past Pix

Die nächste Ausgabe von SCHIFF*Classic* erscheint am 16. September 2019



So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben

Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805.32 16 17*
oder +49 (0) 8105.38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805.32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 14,20 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (8 Hefte) € 67,20 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Der aktuellen Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden unter www.mykiosk.com

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 34 | 6/2019 | Oktober–November | 7. Jahrgang
Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 110 | 47. Jahrgang
Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d.R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller

Wissenschaftlicher Beirat:
Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Hamburg, Potsdam)
Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn)
Rainer Schubert (Journalist, Berlin)
Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d.R., Weyhe)
Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d.R., Eckernförde, Laboe)

Chef vom Dienst/Herstellung Christian Ullrich

Layout Ralph Hellberg

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung
Clemens Schüssler, Roland Grimmelshausen, Henry Allgaier

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz, thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Mediaberatung
Armin Reindl, armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29 vom 1.1.2019

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Walstead Central Europe, Poland

ISSN 2196-7490



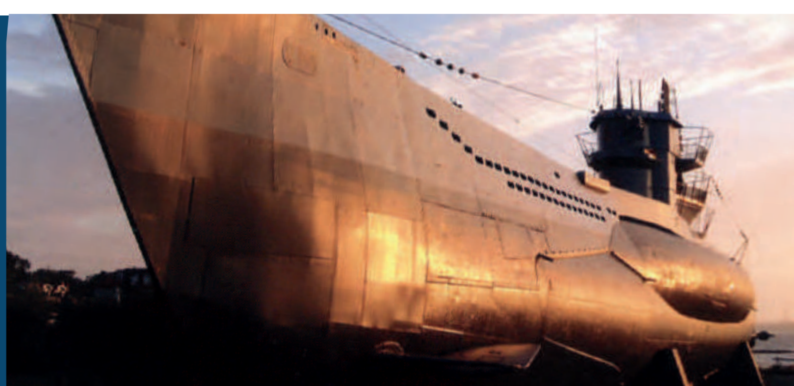
Wir sind ...





... über Wasser.

... unter Wasser.





... eine Crew.

Wir sind der Deutsche Marinebund

Gemeinschaft - Netzwerk - Tradition
Jetzt informieren und Mitglied werden

